COMENTO
SU LE LEGGI DI ECCEZIONE

COMENTO
SU LE LEGGI DI ECCEZIONE
PER GLI AFFARI DI COMMERCIO

MESSE IN RELAZIONE TRA LORO TUTTE LE LEGGI DI COMMERCIO DEGLI STATI D'ITALIA NON CHE DELLE PARTI PIÙ COLTE DI EUROPA

COL RICHIAMO DE' PRINCIPÎ DEL DIRITTO DI NATURA; DEL DIRITTO DELLE GENTI, DEL DIRITTO INTERNAZIONALE E DELLA ECONOMIA PUBBLICA

CORREDATO

di più quadri sinottici che sono i seguenti

I.

Del ragguaglio delle monete de' pesi e misure in tutti gli Stati d'Italia e delle principali parti del Mondo Incivilito;

II.

Delle principali piazze di Commercio dovunque site;

III.

De' fiumi; delle Isole; delle Baje; de' Porti; delle Coste; delle Rade ch'esistono in tutte le parti del Mondo, le più conosciute, sotto il rapporto del Commercio;

PER CURA

del Consigliere GIOVANNI VIGNALI

VOL. II. — PARTE II.ª

NAPOLI
STABILIMENTO TIPOGRAFICO VICO FIGURARI N. 44, 45 e 46
1858

COMENTO
SU LE LEGGI DI COMMERCIO

LIBRO II.

DEL COMMERCIO MARITTIMO.

PREFAZIONE.

Sommario.

1. — Utilità, e principio del commercio marittimo.
2. — Origine di quello nell' Egitto.
3. — Principio in Francia e progresso.
4. — Cominciamento in Italia.
5. — Associazioni marittime nel Nord.
6. — Primiero commercio degli Olandesi.
7. — Principio da parte dei Russi.
8. — Sul commercio Inglese.
9. — Prime regole sul commercio di mare.
10. — Foro Commerciale marittimo prima dello attuale.
11. — Riunioni di Leggi e di Foro. Codice, che ci governa ?

§ 1. Non può negarsi che il Commercio è stato sempre per gli Stati ciò che è il sangue all' economia animale. Quindi non solo ne fa la forza, e la vita, ma ne costituisce ancora la prosperità. Subito che il commercio vien meno, il corpo politico s' indebolisce, e termina cadendo con lui.

Risalendo alle prime epoche della Società, si vede chiaramente, che la storia delle nazioni, anche le più guerriere, è quasi del pari quella del loro commercio e quella delle loro conquiste.

Se i grandi Imperi si stabiliscono col valore e con la forza delle armi, è indubitato che si sostengono e si consolidano col soccorso che loro somministrano il travaglio e la industria dei popoli. Senza questo i vincitori presto perirebbero co' vinti. Le nazioni, che non han commercio, sono ancora selvagge, e i suoi progressi segnano altresì quelli della civilizzazione. Tali verità sono attestate e giustificate dalla storia di tutti i tempi, e di tutti i popoli.

Invero facendoci guida della storia rileviamo,che i Fenici, nella prima epoca del mondo, comunque poveri, di terreno , sulle coste del mare, nati con un genio propizio pel commercio, avendo sulle coste del loro piccolo stato eccellenti porti, oltre quello di Tiro, che n' era il principale, essi furono i primi inventori del commercio, e propriamente quello che si fà co' viaggi di lungo corso. Seppero di accordo con gli Egiziani profittare con tanta abilità della ignoranza delle altre nazioni, che ben presto furono padroni del mare, ed in possesso di tutto il commercio. Il Libano somministrava loro sulle montagne del legname per la costruzione dei vascelli, tanto che in poco tempo ebbero numerose flotte,con le quali azzardarono navigazioni,che niuno aveva ancor tentate; e portarono il loro commercio in paesi fino allora sconosciuti. Gli abitanti si moltiplicarono mercè il numero dei stranieri,che vi concorsero attirati dal guadagno, in modo che furon costretti stabilir colonie al di fuori, fra le quali dee rimarcarsi quella di Cartagine, divenuta dopo sì rinomata,.che conservando lo spirito della sua origine eguagliò Tiro con il suo commercio, la sorpassò con la forza e coll'estensione del suo dominio. La sua florida posizione fu invidiata dal grande Alessandro, allora di gran parte dell'Asia padrone,che dopo un lungo assedio impossessatosi alla fine , la spogliò di tutte le ricchezze, la distrusse, e per toglier a quel popolo ogni speranza di ripristinamento la privò della sua marina e del suo commercio, che trasportò in Alessandria di cui era il fondatore, e di cui volea fare la capitale dell'Asia.

§2. Alessandro però non visse a lungo: i Tolomei che dopo la sua morte ebber l'Egitto per lor porzione, s'applicarono con massima premura a sostenere e proteggere il nascente commercio d' Alessandria, che in poco tempo e per la sua posizione divenne il luogo più comodo ed il deposito comune di tutte le mercanzie dell'Oriente e dell'Occidente.

Dal commercio d'Alessandria tirò l'Egitto quelle immense ricchezze, che portarono i suoi re al più alto punto di potere. In questo commercio trovaron essi le risorse onde sostenersi oltre un secolo presso i Romani, che facevan ogni sforzo per disordinarli; come alla fine vi giunsero soggiogandoli.

Il passaggio dell'Egitto però sotto il dominio di Roma nulla cangiò a questo florido stato. Augusto s'appigliò a vieppiù far fiorire quel Commercio di Alessandria ; accrebbe nel medesimo tempo il negoziato che avevan mantenuto sempre nell'Arabia e nell'India, e sino nei paesi più lontani dell'Oriente per la via del mar Rosso; tanto che i magazzini della capitale del Mondo, cioè Roma, non furono riempiti che delle mercanzie, quali riceveva dalla capitale dell'Egitto.

Allorchè lasciando Alessandria volgiamo gli occhi sulle coste del Mediterraneo, veggiamo ancora i popoli ad esse vicini fiorire mercè del lor commercio marittimo.

§ 3. Infatti Marsiglia, la prima Città delle Gallie, egualmente celebre per la sua antichità, per la saggezza del suo Senato, per le sue accademie ove insegnavansi tutte le scienze, per le colonie ch' essa fondò, o per le guerre che sostenne con gloria contro differenti popoli, delle sue ricchezze gelosi, non ripete questi vantaggi che dal suo commercio. Colle risorse che ne seppe tirare, giunse a quell'alto punto di grandezza e di potenza, che la rese per lungo tempo l'arbitra delle nazioni vicine.

L'esempio di Marsiglia destò l'emulazione fra le altre città delle Gallie molte delle quali si applicarono eziandio al commercio. Al certo Arles divenne celebre per la esperienza nella navigazione, ed abilità per costruir vascelli: Narbona superò Arles. Sinchè sussistè il suo porto, si viddero colà approdare le flotte d'Oriente, dell'Africa, della Spagna, della Sicilia, cariche di ogni mercanzia; rimasta priva di porto poi, fu occasione di profitto per Moupellieri, che ricevette i vascelli di tutte le coste del Mediterraneo.

Le altre città della Francia che il commercio rese ancor florido furono Agde, Telone, Antibo, Frejus, Acquamonto, che fu la più celebre prima che la sabbia del Rodano l'avessero dal mare allontanata. Ed ogni amator di storia ben sà anche sotto S. Luigi nel porto d' Acquamonte facceansi gl'imbarchi per la Terra Santa, e che i mercanti di questa città somministrarono a quel Principe i vascelli, de' quali fu composta la famosa flotta, quale armò negli ultimi anni della sua vita, per la spedizione che fece nella Palestina.

L'Oceano Gallo aveva anche i porti, e città di riputazione pel suo commercio. Tali furono Bordò in Guienna, Vannes, e Nantes in Bretagna.

Nel mezzo delle terre, s'osserva Lione, celebre per la natura ed estensione del suo commercio. Questa città per la sua situazione era depositaria comune di ogni mercanzia sia dell'Occidente, sia del Levante.

Tale fu il commercio degli antichi; tali ne furono gli effetti; e tali son sempre presso le nazioni civili sottomesse ad un governo regolare, e rette da leggi sagge e pacifiche. Ma langui nelle turbolenze e nei secoli di barbarie.

Le agitazioni e le scosse del popolo romano gli avevan recati colpi funesti. La caduta di questo colosso, trascinò la ruina dei suoi membri. L'inondazione dei barbari, sì fatale alle arti ed alle scienze, non lo fu meno al commercio. Questo disparve. I letterati

videro le loro biblioteche e le loro più belle opere divorate dalle fiamme. I negozianti, neanche poteron salvare dal furore di tali popoli feroci ed ignoranti le loro flotte, nè i magazzini pieni di mercanzio non meno prezioso pel loro utile, che per la loro ricchezza.

Per così lungo tempo che i barbari sbucati dalle foreste del Nord furono alle prese co' Romani, o sinchè si disputarono fra loro il possesso dei paesi che invasi avevano, non conobbero altro traffico, che il partaggio delle robe dei vinti, e dei tesori ammucchiati trovarono, quali saccheggiarono: ma tosto che la terra uscì da quella specie di caos; allorchè le fiamme restarono estinte, il furore spossato, l'avarizia satolla; allorchè i migliori e più felici di questi barbari ebbero fondate regolari monarchie, stabilendosi gli uni nelle Gallie, come i Franchi; gli altri in Ispagna, come i Goti; ed altri in Italia, come i Longobardi; non tardarono a sentire la necessità del commercio, e l'appresero dai popoli vinti, i di cui usi e costumi mischiarono ai loro, e così profittando delle lezioni furono nello stato anche di darne. Infatti si attribuisce ai Longobardi l'invenzione e l'uso del Banco, del libro a partite doppie, dei cambi e ricambi e di molte altre ingegnose pratiche, che procurano anche oggidì facilità al commercio, con moltiplicarne i suoi capitali.

Non si sà con certezza, chi furono i popoli dell'Europa, i quali dopo calmate le burasche, che trassero e seguiron la caduta dell'Impero romano; avessero i primi dato moto al commercio con farlo rifiorire. Alcuni capitolari di Carlomagno, e Ludovico Pio potrebbero far presumere che i Francesi avanti l'ottavo secolo, facessero un traffico assai considerevole tanto al di dentro, che al di fuori del regno.

§ 4. Ma le presunzioni cedono alla certezza ponendosi riflesso, che le guerre civili sì frequenti sotto il regno di Ludovico Pio interruppero il corso di un tal commercio; o che per l'irruzione dei Normanni sotto i suoi successori restò questo quasi interamente distrutto; e quindi a queste due cagioni si debbe attribuire la gloria, che rivendicano gl'Italiani d'esserne i nuovi ristauratori; come successivamente dovevan aver quella di richiamare in Europa le belle arti e le scienze, che n'erano state bandite dopo lo smembramento dell'Impero Romano, e che seguon quasi sempre i francesi nel commercio. S'accorda adunque assai generalmente il suo ristabilimento ai popoli d'Italia, ed in particolare ai Veneziani e Genovesi, due Repubbliche famose; le quali, per lungo tempo rivali, han ripetuta, come Tiro e Cartagine la loro potenza e la loro gloria dai successi del commercio.

Per effetto del Commercio i Veneziani accrebbero le loro ricchezze

a tal segno, che si videro abbastanza forti per far conquiste. Si resero padroni di varie città importanti che unirono al lor territorio, e ne composero quello, che poscia intitolaron *terra ferma*, cosa che procurò loro per lungo tempo il titolo dovutogli, di grande potenza d'Italia, anche dopo della famosa lega di Combray. Sostenuta dalle immense ricchezze del suo commercio, incoraggiata da'suoi successi portò questa potenza le sue armi in Morea ed in molte altre isole del Mediterraneo, che al suo dominio sottomise. Ebbe parte in tutte le Crociate per la liberazione di Terra Santa; recò soccorso ai Cristiani in Levante; e fu alleata nella presa di Costantinopoli, e nella conquista della Magna Grecia; tutto per virtù di quel commercio marittimo, che accresceva lo stato di immense ricchezze.

Questo stato di gloria e di prosperità eccitò contro i Veneziani la gelosia di molti principi, che si collegarono contro di loro con il famoso trattato firmato a Combray nel 1508.

Fu allora che appresero i Veneziani a loro spese, che una nazione unicamente commerciante dee contentarsi di vegliare alla sua conservazione, e non abbandonarsi all' ambizione delle conquiste.

Difatti Venezia soggiacque alla lega, anche perchè il suo commercio fu in quell'epoca indebolito dalla concorrenza dei Portoghesi quali gli rapirono quello degli aromi. D' altra parte i Provenzali uniti ai Marsigliesi si accreditarono in quell' epoca più dei Veneziani in Costantinopoli, tanto che il commercio di quelle scale, non si facea più che sotto il padiglione francese; e così Venezia provò la sorte di altre città potenti, che la caduta del lor commercio aveva indebolite e rovinate.

Non lungi da Venezia altra Città marittima esisteva, nella quale campeggiava altra repubblica commerciante, che fu debitrice al suo commercio di successi brillantissimi.

Genova al par di Venezia nella medesima epoca erasi data al commercio, e non era stata men felice. Questa città fu per lungo tempo la rivale terribile, che disputava ai Veneziani l'impero del mare; e divise con essi il commercio del Levante, dell' Egitto, dell' Oriente dell'Occidente. La gelosia fece venir ben presto alle mani le due repubbliche, tanto che per tre secoli si sostennero fra loro una continuata guerra, che sospendevan facendo trattati, sempre violati, dopo averli firmati. Alla fine i Genovesi a' Veneziani superiori, e che sempre ne avean riportati vantaggi perderon nel 14.° secolo la loro riputazione e la loro superiorità nella famosa giornata *de la Chiozza* per opera del Doge e generale de' Veneziani Andrea Contarini, il quale assicurò alla sua Patria, mercè una gloriosa battaglia, disu-

guale per forza, l'impero del mare e la sopremazia del commercio. Tale fu il prezzo di una felice disperazione, e di una inaspettata vittoria.

I Genovesi però non indietreggiarono, nè di coraggio si perderono, tanto che se Venezia avea un più gran commercio dei Genovesi in Levante, questi ne faceau uno più considerevole nella Francia, in Spagna, e negli altri stati.

§ 5. Mentre il commercio rinasceva e si fortificava in Europa, nel Nord si formava una Società di Mercanti, che non solamente dovean dargli tutta la perfezione di cui era suscettibile prima della scoperta delle due Indie, ma che dovean eziandio assicurarlo con quelle leggi, che furon per lungo tempo conservate sotto il nome di *uso* e *costumi* del mare, e che ora una massima parte servon di base al dritto marittimo di tutti i popoli. Questo fu il primo codice che fu compilato fra tutti per la marina mercantile. Questa Società fu appellata, *associazione delle città Anseatiche*, e vuolsi che abbia avuto il suo cominciamento a Bremen sul Weser, nel 1164.

Essa cominciò da alcune Città situate nel Baltico, ma la rapidità dei suoi successi, fu cagione d'ispirar ad altri stati l'ambizione d'entrarvi. Difatti la confederazione fu veduta comporsi di Roven, San Malò, Bordò, Bajona e Marsiglia in Francia — di Barcellona, Siviglia e Cadice in Spagna — di Londra in Inghilterra — di Lisbona in Portogallo — d'Anversa, Dort, Amsterdam, Bruges, Rotterdam, e di Ostenda nei Paesi Bassi — e finalmente di Livorno e Napoli in Italia — e di Messina in Sicilia.

Il fine del 14° secolo ed il principio del 15° secolo furon l'epoca del maggiore splendore di quest'associazione.

Queste conservaron nondimeno per lungo tempo, col loro commercio, un potere ed una considerazione tale, ch'erano ammessi a fare trattati con i Re, e fino ad intimar loro guerra, come la storia ne insegna, rammentando quella fatta a Waldemar re di Danimarca nel 1340 ed ad Errico nel 1428.

Un gran numero di città nella Bassa Alemagna han conservato fino a questi ultimi tempi il nome di città Anseatiche; ma questo nome era piuttosto titolo di cui esse compiacevansi decorare, che un distintivo di continuare a fare il commercio sotto le leggi e le protezioni dell'antica alleanza. La confederazione sopraindicata produsse utilità somma agli Olandesi, quali dal Commercio e dalle immense ricchezze cavate, ripeteron essi l'alto grado di potere, di forza e di credito a cui giunsero, e che conservarono fino alla scossa che la rivoluzione francese fece sentire da un capo all'altro di Europa. Con

le risorse delle loro speculazioni commerciali, marciaron essi al pari dei re, ed in più d'una occasione sono stati gli arbitri delle loro querele. Ma fu strascinata dalle discordie civili della Francia, e si trovò sommersa dal diluvio, che l'inondò.

§ 6. Ma i più arditi Olandesi, privi della risorsa del commercio con la Spagna, che chiuse loro i porti, intrapresero la risoluzione di portarsi nelle Indie Orientali, a dividere coi Portoghesi allora uniti alli Spagnuoli i ricchi prodotti del commercio dell'Oriente. I primi viaggi nessuna utilità gli fruttarono, ma essi non si disanimarono; osarono fare nuovi tentativi, che furono felici, giacchè armarono varie flotte in meno di dieci anni, che ritornaron cariche degli aromi e delle altre mercanzie delle Indie, come altresì delle spoglie dei Portoghesi e Spagnuoli.

Gli Olandesi acquistata la loro libertà, e la loro politica esistenza, pensarono a prevenire il disordine che recar poteva nel lor commercio il numero immenso di compagnie che tutto dì formavansi e che nulla avean di comune con il loro commercio. Pensarono riaverle tutte insieme, formando la famosa compagnia delle Indie Orientali di Olanda, che acquistò tanta forza, e che per la sua durata quasi di due secoli non soffrì verun rovescio, nè provata alcuna diminuzione del suo potere e della sua gloria. Tal commercio che si faceva dalla detta Compagnia, riuniva in Olanda le merci di tutte le parti della terra, ed indi le spargeva in Europa di cui era il generale magazzino.

§ 7. I Russi non son venuti che molto tardi ad essere a parte delle ricchezze del commercio; comunque quello Impero per la sua situazione è uno dei più felici per queste speculazioni. Le sue frontiere toccano la Cina; il mar Caspio le apre la Persia, l'Armenia, e le Indie Orientali; con il mezzo del Ponte Ancino può avere relazioni considerevoli ed insieme vantaggiosi per Costantinopoli e gli stati della Turchia; ed Arcangelo le assicura un gran traffico con la Francia, l'Inghilterra, l'Olanda, l'Alemagna, e con le altre Nazioni, che per lei sono al mezzogiorno.

Questa nazione che per lungo tempo fu feroce, pigra, ed ignorante non conosceva tanti vantaggi, o non sapeva metterli a profitto, ovvero non pensava prevalersene. La sua naturale indolenza era d'altronde mantenuta dalla diffidente e sospettosa politica dei suoi Sovrani, che le proibivano ogni comunicazione cogli stranieri. Sotto l'Impero di Pietro Alexiovitz hanno incominciato i Russi ad uscire dal loro lungo assopimento, ed a conoscere le loro forze ed i loro veri interessi relativamente al commercio. A questo Monarca, che

fu il primo quale sembrò occuparsi della felicità e della gloria della sua nazione, e debitrice la Russia d'aver portato il suo traffico quasi in tutti i luoghi dove gli altri popoli di Europa avean già stabilito il loro; e dove sin là, il suo nome, e governo eran appena conosciuti.

Verso l'anno 1697 circa il commercio dei Russi prende la sua data, ed allora vidersi formata in Russia un gran numero di stabilimenti favorevoli al commercio e sino a dett'epoca sconosciuti.

In brevissimo tempo furono aperti diversi porti sulle coste della Russia, e ben presto quello di Pietroburgo sembrò disputarla anche a quello d'Amsterdam. Numerose flotte quasi tutte costruite nelle officine dell'Imperatore, ed armate dai suoi arsenali, assicurando il commercio marittimo dei suoi sudditi, fecero rispettare il suo padiglione su tutti i mari. I Russi s'assuefecero a portar al di fuori, su i loro proprii vascelli, le produzioni del loro paese, ed a tirare direttamente dalle altre nazioni le mercanzie delle quali avean bisogno. Il vessillo Moscovita fu veduto ondeggiare al di là del distretto sino sulle coste del Mediterraneo.

Non avvi commercio, nè floride manifatture in altri paesi, che Pietro I.° non abbia introdotti nei suoi stati a forte spesa, come pure non tralasciò d'inviare i più docili ed industriosi suoi sudditi all'estero, per istruirsi nelle arti, non richiamandoli, se non quando avean sufficienti cognizioni per potere ad altri insegnare.

La Russia non ha incominciato ad esser conosciuta, se non dopo di essersi data al commercio, ed allora ha acquistato forza ed influenza negli affari Europei. Meno di due secoli indietro, era quasi ignorata, e la sua esistenza non era, per così dire, che solo indicata nella carta geografica. Divenuta commerciante, subito trasse a sè l'attenzione, comandò il rispetto. Nel fine del decimo sesto secolo non era quasi mai uscita dalle sue frontiere; e negli ultimi anni del 17mo secolo, ha mostrato le sue armate nel seno dell'Italia.

§8. Sorprenderà il lettore di non averci veduto far ancor menzione del commercio Inglese; di quel commercio sì sorprendente e sì magnifico, dal quale egli ripetono una potenza, che lor dar non potrebbero nè la popolazione, nè le loro naturali risorse.

È d'uopo osservare che gl'Inglesi sono veramente gli ultimi nell'ordine cronologico della storia dei popoli commercianti, quantunque tutti i vantaggi sembran riunirsi per eccitarli ad un gran commercio.

Essi sono nella posizione più comoda per i loro viaggi sia di lun-

go corso, sia di vicinanza in vicinanza. Hanno una gran quantità di eccellenti porti, e la natura stessa li addomestica col mare. La sola necessità basta per formar i suoi piloti, ed i naturali nascono, per dir così, marinai. I suoi prodotti sono fertili, prestandosi il suolo, tuttavia i suoi ricolti non si avvicinano all' abbondanza del suolo francese. Miniere di metalli e minerali, specialmente piombo e stagno, sono cavati dalle loro montagne; le allumi di Francia però sono più stimate delle sue. Essa abbonda di bestiame di ogni specie, e specialmente dei bianchi armenti, che gli somministrano quelle lane così fine, delle quali è superba e gelosa. Ma noi siamo suoi rivali per la propagazione dei nostri mitieci, e dei merini.

Sembra che il commercio di questa nazione fosse nato con essa, pure gl' Inglesi non han cominciato a sentire, quello che eran capaci di eseguire in fatto di commercio, se non verso la mettà del regno d' Elisabetta, uno dei più gloriosi dell' Inghilterra, e che non fu sorpassato che da quello d' un' altra Regina che rendè la pace all' Europa con il trattato d' Utrecht. Con la protezione di questa saggia ed abile Principessa, figlia di Enrico VIII.° accordata alle compagnie Inglesi formate durante la sua vita, cominciarono gl' Inglesi a gittar le fondamenta di un commercio sì florido, che han portato in tutte le parti della terra, che li rende nel tempo stesso i provveditori, dippiù, banchieri di varie nazioni; e che finalmente è giunto ad un tal grado, che ha meno bisogno d' ingrandimento, che di moderazione.

Cromwel consolidò i fondamenti che gittati avea questa Principessa, e quindi unendo gl' inglesi ai portoghesi, con favorire l' inerzia di quest'ultimi, fece acquistare al suo paese il primo mezzo di tutti i cambi, l'oro del Brasile. Spendendo gl'Inglesi una parte di questo prezioso metallo in Europa, per procurarsi le prime materie grezze ad essi mancanti, stabiliron da principio il loro gran commercio di commissionari.

Ma l'Europa non era ai suoi desideri sufficiente. Formò il progetto di render l' universo soggetto al suo traffico, e ne perfezionò l' esecuzione con accorti trattati, e tiranniche proibizioni. L'Olanda si era resa padrona di tutto il commercio delle Indie, che sulle prime divideva con i Portoghesi. L' Inghilterra, che possedeva l'oro del Brasile, principal mezzo di questo commercio, le disputò facilmente questo successo; e diventò tanto in Asia che in Europa padrona delle compre e vendite. Sin d'allora si diresse a formare solidi stabilimenti nelle Indie, e giunse a render tributaria una gran parte dei popoli di

quelle contrade. Non mancava a questo commercio di essere esclusivo per portare l'Inghilterra al più alto grado di potere e di ricchezza. Ecco tutto ciò che questa potè fare, e gl' Inglesi ottennero la preponderanza. L'Olanda senza il vantaggio dovuto alla sua modesta economia, ed al ramo degli aromi null' avrebbe conservato nell' Indie.

L' Inghilterra sempre attiva, sempre occupata dalle sue speculazioni, non perdendo mai il suo oggetto di vista, sapeva far volgere in suo profitto sino le dissensioni degli altri popoli. Mentre questi si abbandonavano ai combattimenti, ed anche disputavansi alcune città, che si restituivano al primo trattato, gl' Inglesi assicuravano ed attendevano al loro commercio; invadevano le loro lontane possessioni, e faccan su d'essi conquiste utili e permanenti.

Il continente di America apriva un vasto campo alle loro commerciali intraprese. L'Inghilterra rivolse le sue vedute su questa parte. Con l' oro del Brasile avea ottenuta la preponderanza dei cambi in Europa ed in Asia: con la sua carta monetata triplicò le sue ricchezze, si procurò la marina la più numerosa, o la più potente, e così acquistò mezzi vittoriosi per il suo gran commercio in America.

Riassumendo i mezzi che l'Inghilterra ha posto in opera per fondare e stendere il suo commercio in tutte le quattro parti del Mondo, si vede che sempre fedele al piano che avea adottato, ha messo in azione tutte le molle dell' accortezza la più consumata, della politica la più astuta, e della forza ancora; insomma ella ha riunito tutte le invenzioni del genio, tutte le precauzioni della saggezza, tutte le manovre della politica, non trascurando i più piccoli mezzi.

Tutto ciò che fin qui abbiam detto basta per dare un' idea della ricchezza, che il commercio marittimo produce.

§ 9. A regolarizzare il commerciale andamento fin da tempi remoti furon sancite regole adatte; e fra queste per il commercio di mare le prime norme si ebbero dagli usi e costumi: in seguito si diedero regole da pratticarsi nelle occasioni: poscia svariate leggi. Ma a misura che il commercio marittimo prese maggior consistenza, e che i governi riconobbero ch' esso era uno dei principali mezzi di ricchezze e sicurezze per gli stati, i legislatori si affrettarono successivamente di unire in un corpo tutti questi usi, costumi, regole, prattiche e consuetudini marittime.

In tal modo, la politica e la legislazione concorsero d'intelligenza, per determinare il prezzo del nolo, le obbligazioni del capitano, la indennizzazione delle assicurazioni, e cambii marittimi, il compensamento dei rischi del mare, stabilendo del pari massime per i contratti a cambio marittimo, su le avarie, gli abbandoni,

i getti e le contribuzioni; e per regolare, in una parola, le obbligazioni di egual natura, che sorgono da tanti rami d'industria, i quali si aumentano sempre in proporzione della protezione e delle cure dei governi.

§ 10. Allorchè furon sancite le leggi di eccezione, si credette che un Codice di Commercio per esser completo contener dovea, ed abbracciare tanto le regole del commercio di terra, che quello del commercio di mare. Quest'era tanto più ragionevole ed anche necessario, quanto che sono i medesimi giudici che decidono le controversie che insorgono in occasione dell'uno, e dell'altro. Altra volta tutte le differenze, che nascevano nelle operazioni del commercio marittimo erano attribuite al Tribunale dell'Ammiragliato, che non avea alcuna giurisdizione su gli atti di quello di terra. Esso fu istituito nel 1783 dal Re Ferdinando IV. In questo foro furon trasfuse tutte le facoltà del grande ammiraglio, e del Regio consolato di mare assegnandogli.

1. Tutte le cause di coloro che vivevano con l'arte, e con l'industria del mare, come marinari, pescatori, padroni di barche, calefati, pescivendoli ec.

2. Le controversie di noleggio, cambii marittimi e naufragii.

Un tal Tribunale era inappellabile per le cause non eccedenti la somma di duc. 500, superando potevasi appellare al tribunale del commercio, osservandosi lo stesso ordine che tenevasi tra la Vicaria e 'l Sacro Consiglio.

In conseguenza non si trovava alcuno inconveniente, che le regole relative a queste due sorti di commercio, cioè di terra e di mare, si trovassero in due leggi separate.

§ 11. Ma oggi, che la giurisdizione del Tribunale di Commercio, si stende a tutte queste materie, interessa, che si trovino in un sol Codice tutti i precetti, che debbono regolare la loro condotta, in tutte le circostanze, nelle quali possono trovarsi, e sopra tutti i punti, che possono essere sottomessi alla loro decisione.

Riflettendo intanto questa seconda parte del nostro Codice di Commercio, ben si ravvisa, che non poteva rinvenirsi un fondo più ricco di lumi e di saggezze.

Proseguendo adunque il principiato lavoro, non è altro il nostro debito, se non di usare lo stesso sistema tenuto, nel trattare del libro 1°, e quindi disporre il comento di questo secondo libro, in un piano facile e seguito; liberarlo da ogni specie d'incertezza e

d' oscurità ; metterlo , se è possibile , anche più a portata di qualunque uomo di buona fede e d' un senso retto.

Così ci auguriamo rendere un servizio segnalato alla navigazione ed al commercio, e si dà alla legislazione, che ne regola gl' interessi , una nuova garantia con la sua stessa semplicità.

LIB. II.

DEL COMMERCIO MARITTIMO.

TITOLO I.

DEI CREDITI PRIVILEGIATI SU' BASTIMENTI ED ALTRI LEGNI DI MARE

ART. 196. I bastimenti e gli altri legni di mare sono mobili.

Nondimeno sono affetti da' debiti del venditore, e specialmente da quelli che la legge dichiara privilegiati.

Sommario.

1. — Definizione di taluni vocaboli adoperati dalla Legge, e termini tecnici della gente di mare, riferibili al commercio marittimo.
2. — Natura dei legni di mare.
3. — Loro incapacità d' ipoteca.
4. — Suscettibilità di prelazione ai privilegiati creditori.

COMENTO

§. 1° Prima però di dar principio allo esame delle disposizioni contenute nel presente libro 2°, è opportuno definire taluni vocaboli in esso adoperati dalla Legge di tratto in tratto, onde comprender si possano le disposizioni sue; con aggiungervene degli altri proprî, tecnici, quali saranno usati a tempo opportuno nel discutere la materia di che trattasi, cosa non inutile per chi ignora i termini che adopera la gente di mare, e quindi potersi ottenere la conoscenza di tale ignorato linguaggio.

Legno è una voce generica, che abbraccia i bastimenti, le barche, gli schifi, le navi, i vascelli etc.

Bastimento dicesi quel legno, che ha uno o più ponti comunemente chiamati *coverte*.

Barca quel legno che vien decorato di remi.

Schifo, quello che porta la vela *Latina*.

Scialuppa o *lancia*. È una piccola barca per mezzo della quale le persone dell' equipaggio si recano a bordo del bastimento, o ne discendono, trasportandosi degli oggetti ancora; a buon conto, essa si presta pel servigio del legno.

Tonnellaggio È una misura mercè la quale si conosce di quale portata, e di quale carico sia capace un legno qualunque.

Ogni *tonnellata* equivale al peso di cantaja 11 e rotola 40 napoletane.

Altri dicono, essere quello spazio del ba-

stimento che occupano quattro Botti Bordelesi di 42 piedi cubici.

Ed ecco perchè taluni fanno derivare l'etimologia della voce *tonnellata*, da tonneau, botte.

Tonnellaggio si prende ancora per quel dritto che si esige da una nazione sopra taluna tonnellata. (*Veggasi gli art. 49 e segu. Legge di navigazione di commercio del 25 febb. 1826 in seguito trascritta, ove vien fissato l'ammontare del pagamento di questo dritto e quali legni ne vengono assoggettati.*

Pilotaggio è quella percezione di dritto che da alcuni governi si esige sui bastimenti, i quali debbono, se lo vogliono, servirsi di alcuni piloti locati, stabiliti da quei governi. Di questi dritti propriamente è parola nello art. 197 delle Leggi di eccezione, di che si farà parola. È da osservarsi però, che il servirsi di tali piloti locali, è in arbitrio dei capitani, quali ne possono far di meno; ma ciò non ostante debbono sempre pagare il nominato dritto al governo.

Alle volte il capitano di un legno per la direzione del viaggio lungo e pericoloso a lui non molto noto, come invece lo è a quelli del paese, prende un' esperto del luogo stesso, questo pilota si appella *Costiere* diverso da quello che ordinariamente sta sulla nave chiamato *Ordinario, di altura* che serve per lo alto mare.

Appellasi *Costiere*, dal perchè percorre le coste, i porti, le spiagge. Tale sarebbe p. e. appo noi quello che si adopera per il passaggio del Faro di Messina; quello che si adopera in Venezia per le lagune, e gl' interrimenti che vi sono. Il pilota di *altura* poi, debba essere adoperato per quei legni di tante tonnellate, che viaggiano per l'alto mare, cosicchè sono esenti quelli che radono le costiere.

Pilotaggio infine s' intende l' esercizio di tale mestiere. Per esso esistono delle scuole dal Governo istallate e dirette.

Scalo È l'unione di più travi disposti in guisa da potervi fare voltare sopra le botti, che sbarcano da un legno.

Far scalo. S' intende allorchè un bastimento partendo da un porto, da una spiaggia, invece di andar direttamente al suo destino, và nei porti, nelle spiagge intermedie per comprare, o vendere degli oggetti ec. ec. lo che dev' essere *espressamente convenuto*; altrimenti il capitano è tenuto al risarcimento dei danni ed interessi del legno e delle mercanzie; salvo un preciso bisogno, una forza maggiore, come si vedrà a suo luogo.

Ancoraggio. È il dritto che si percepisce da qualunque nave straniera, che voglia gittar l' ancora in mare per tenersi ferma in un porto, in una rada.

Il dritto di tale percezione e di altri deriva dalle spese che uno Stato è tenuto di far per la sicurezza del'e rive, delle persone e delle cose.

Darsena. Sotto tale denominazione nelle leggi commerciali s'intende quel dritto, che si percepisce per la stazione delle navi nella parte più interna di un porto.

Mandraccio, o *Mandracchio.* È del pari una esazione di dritto, che si esige sui bastimenti stazionati in un luogo rinchiuso più sicuro dai venti.

Lanternaggio. È quel dritto che si esige per i Fari, per le lanterne che servono ad avvertire i legni dai pericoli in tempo di notte. Ed il più delle volte anche di giorno, come p. e. nel Baltico, ove l' aria è continuamente oscura, e vi sono colà immensi scogli ed ammassi di arena.

Partenza. chiamata ancora *Spedizione* È quella percezione che esige l' Amministrazione del Porto per il permesso accordato di mettere alla vela, cioè, di partire.

Visita. È ciò che si paga alle persone incaricate di fare la visita, e di contestare lo stato del legno se è atto, o nò alla partenza. Sono tanti i dritti di navigazione che nojosa cosa è il numerarli. Presso noi tutti i dritti di navigazione sono riuniti in un solo, cioè sotto quello di *tonnellaggio.*

Segnali. Sono dei pezzi di legno, di sugaro, ovvero delle botti, o altro galleggianti sull'acqua per avvertire che in quel dato luogo esistono dei pericoli; tali sono le ancòre, gli scogli ec.

Detti segnali sono chiamati ancora *gaitelli*, o *gavitelli.*

Rimorchio. È l' azione per la quale uno o più legni a remi, o degli uomini posti in sulla riva, in sulla spiaggia, tirono un bastimen-

to mercè una corda a questo attacata con quell'azione che chiamasi anche *tonneggiare*.

Carico. È il complesso delle mercanzie poste a Bordo di una nave.

Sopraccarico. È una persona messa dal caricante a bordo di un legno, per sorvegliare al carico, quindi è un suo procuratore.

Corpo del legno. È il guscio, lo scafo della nave, ossia quella parte concava di essa, chiamata ancora *buco*.

Armamento. È il complesso delle armi, consistenti in cannoni, fucili, pistole, sciabole, ec. esistenti a bordo di un legno, per difendersi dai corsari, o dai pirati.

Sotto la stessa parola *armamenti*, alcuni intendono ancora gli attrezzi, gli arredi, ed altro, presi insieme, dei quali or ora se ne darà la definizione.

Attrezzi, arredi o *corredi* — Sono gli ordegni necessari di un legno, per allestirlo, e metterlo in istato di navigare, i quali non formano parte integrante di esso, affissi materialmente al medesimo, ma amovibili senza rottura, sebbene collegati. Tali sono p. e. le antenne, le vele, i remi, le gomene, le corde, (dette anche sarziami), gli alberi, le ancòre, il timone, la scialuppa ec. ec.

Vi sono non pertanto alcuni, che fanno la distinzione arredi, ed attrezzi, dicendo comprendersi sotto il nome di attrezzi, i soli sarziami, ed ormeggi, cosicchè il vocabolo *arredi* è generico comprendendo sotto di sè quello di attrezzi.

Il consiglio degli arredi, degli attrezzi è chiamato *esarcia*.

Ancòra — È un' istrumento di ferro, con raffi uncinati, col quale gittati nel fondo delle acque si formano le navi.

Caco — È la gomena, il canapo grosso, che si attacca all'ancòra. Esso varia di grandezza, secondo la grossezza del legno.

Boccaporto— È un' apertura, una cateratta ch' è sul ponte di una nave, per cui si introducono le merci per metterle sotto coverta.

Porte — È quel pavimento situato all'aria scoverta.

Coverta— È quel piano sottoposto al ponte, detta così, perchè è *coverto*, cioè da questo.

Corridojo— È il piano sotloposto alla coverta.

Portata — È il carico del legno, la quale, secondo il numero delle sue tonnellate, è maggiore, o minore.

Stipa — È lo stesso che il corridojo, ma sottoposto ad esso.

Convien avvertire però, che i vocaboli di *ponte, coverta, corridojo, stipa, ed altri*, essendo stati desunti dalla legge di Marina, sono applicabili ai soli bastimenti da guerra. In fatti i nostri legni mercantili hanno il ponte, la coverta, e la stipa, e tante volte il solo ponte, e la stipa.

Arrenamento — È l' arrestamento di una nave che dà sù i fondi ghiajosi nelle seccagne, ove resta incagliata.

Ha luogo per lo più, quando la nave non trovando molt' acqua per sostenerla, è obbligata di toccare il fondo del mare o di restarvi incagliata.

Le cause sono, 1° l'imperizia del nocchiero; 2° una burasca, un colpo di vento che obbliga una nave contra sua voglia ad investire; 3° il vento, o la burasca, per cui il capitano vedendosi in pericolo di perdere la sua vita, quella dell'equipaggio, e di altri, non che il bastimento, dietro consiglio tenuto con la gente dell' equipaggio, risolve di andar ad investire, o arrenarsi, per evitare la perdita totale, o almeno il maggior pericolo.

Naufragio — È la perdita del legno, allorchè da impetuosi venti sommerge nelle acque, o urtato sugli scogli, vi si spezza, da non rimanere che gli avanzi.

Rimpalmo — È il rimboccamento di una nave, perchè avendo viaggiato per molti anni o sofferto qualche danno, non può servire al suo scopo.

Murate — È quella circonferenza esterna del legno che non viene bagnata dalle acque detta *opera morta*.

Chiglia — È la parte di sotto della nave, e propriamente quel pezzo lungo di legname, che si distende da poppa a prua, e che si serve come di fondamento, immersa tutta nell'acqua.

Equipaggio—Sotto questa denominazione van compresi i marinari, il pilota, il nostro-

mo, i mozzi, ossiano i piccoli ragazzi, chiamati ancora garzoni, ed altra gente di mare non escluso colui che dirige il bastimento, e n' è il capo, detto *Capitano, Padrone*.

Per distinguere questi da quelli, che gli sono subordinati, costoro sono chiamati *gente persone* dell'equipaggio, o la legge ne fa spesso uso.

Carena — Chiamasi in termine di pratica marittima quella concia che si fa al fondo della nave, all'oggetto di restaurarla, e che è necessaria di tempo in tempo rinnovarla, per la conservazione della medesima, e si eseguisce col mettere alla banda il bastimento. Onde poi il verbo *dar careno*.

Stazzatore — È una misura per vedere di quale capacità, di quale portata sia un legno, cioè di quante tonnellate.

Premio legato—È quell' aggio, quel prezzo cioè che vien pagato da una persona ad un' altra, che gli assicura la indennità delle perdite, dei danni di un' oggetto esposto ai rischi del mare *per l' andata*, *e per il ritorno*.

Stallia, Stallia, o Stando — È un termine di dimora, ossia un trattenimento volontario o forzato che fa il legno in un porto.

Cappa, o cappello del Capitano, o primaggio — È un certo dritto, ossia regola, che i capitani sono in uso di percepire per ciascuna tonnellata di merci caricate, oltre il nolo stabilito, o in ragione di un tanto per cento, che talora si conviene in premio della buona custodia ed attenzione usata al carico. Questo regalo è quello che dai nostri vetturini dicesi *bonamano, o mangia*.

Nolo —È il prezzo del fitto di un legno da mare.

Canterata—È quel numero di peso, o quantità di cantaia, per cui vien noleggiato un bastimento.

Canterata — È ancora quella quantità di mercanzie, che si permette ad un marinaro di portare senza pagare il nolo.

Stivare—Accomodare le mercanzie in una nave, col porle in ordine.

Zavorra—Sono quegli ammassi di pietre, di arene, o di altre materie, che si mettono in una nave, allorchè deve viaggiare senza carico, onde abbassata ad una convenevole profondità, sia dato a quella un grosso contrapreso, un punto d'equilibrio.

Viaggio e camino per mare —Sotto il nome di *viaggio*, s'intendono i due punti estremi della destinazione di una nave, vale a dire, quello da cui esso si pone alla vela, e l'altra a cui deve approdare. Il camino poi è quella linea per cui si passa materialmente fra i due punti estremi del viaggio.

Rotta — È quel camino che fa la nave. Quindi si chiama *cambiar rotta*, *romper rotta*, quando si tiene un camino diverso da quello stabilito. Tal' è p. e. quando il Capitano fa *scalo*.

Viaggio di lungo corso — È quello che si intraprende per le coste, e per i paesi situati al di là di Gibilterra e dei Dardanelli.

Cabotaggio—Quando il commercio interno si fa per la via di mare tra un porto e l' altro, tra una costa e l'altra, prende il nome di cabotaggio.

Avaria — Ogni spesa straordinaria fatta per il bastimento e per le mercanzie unitamente o separatamente: qualunque danno che accade ai bastimenti ed alle mercanzie dopo il loro carico e la loro partenza fino al loro ritorno e scaricamento, vengono sotto il nome di *avaria*.

Sono di due classi *grosse* dette ancora *comuni*, e *semplici* chiamate eziandio *particolari*.

Ma di tutto ciò nella propria sede si terrà parola.

Sinistro, *fortuna*, *accidente di mare*, *o marittimo*— S' intende qualunque danno fatale avvenuto al legno, o alle mercanzie, ovvero all'uno ed alle altre.

È maggiore o minore —Il primo opera la distruzione totale delle cose sudette—Il secondo diminuisce la qualità ed il valore senza cagionarne la perdita assoluta, o presso a poco assoluta.

Abbordo—È l'urto che due legni si danno in alto mare, o in un porto, cagionato per caso fortuito, o per mancanza di uno dei capitani di detti legni.

Abbordaggio, ed arrembaggio —L'abbordare è l'atto con il quale una nave si accosta all'altra per contrattare più da vicino. Quindi *andare all' abbordo*, come dicesi in buon

italiano è quella operazione di militare marina che si fa da un bastimento per assalire il nemico, e da cui si procede all' altra, che si dice *arrembaggio*, la quale spiega il combattimento che si fa nel combattimento nemico.

Interdizione di commercio — Ha luogo quando il Principe impedisce ai proprii sudditi di approdare in un dato porto sia per una sollevazione popolare, sia per una parte o altra malattia contagiosa. Ciò nel regno.

Nell'estero l'interdizione del commercio si verifica, per la esistenza di una guerra, proibendosi ai sudditi delle altre nazioni di approdare nei proprii porti.

Arresto per ordine di potenza o Embargo — È l'atto col quale un Sovrano mette ostacolo all'uscita dei legni, che si trovano ancorati nei porti, nelle spiagge dei suoi dominii siano amici, o nemici, nazionali o esteri onde non comunicar con l' inimico. Il motivo n' è la guerra.

L'embargo può farsi ancora, con la veduta che i bastimenti arrestati prestano forzoso servizio allo Stato, il quale però li paga. E per altra ragione di pubblica necessità come p. e. l' arresto che vien fatto in alto mare di una nave carica di grano per motivo di carestia, pagandosene l'importo.

Blocco di porto — Chiamasi bloccato quel porto, dove per effetto delle disposizioni della Potenza, che l'attacca con truppe o con bastimenti vicini, vi è pericolo evidente di entrare senza il consenso di siffatta Potenza.

Conserva e cornaglio di nave — Allorchè due o più bastimenti, che debbono fare l'istesso viaggio si uniscono per prestarsi reciproco soccorso, onde resistere e conservarsi vicendevolmente, dicesi *viaggiare di conserva.*

Che se poi si mettono sotto la scorta di legni armato in guerra della propria nazione, o d'altra amica, dicesi *andare in convoglio*, oppure con altri bastimenti ben muniti indirizzati per lo stesso viaggio, dicesi *andar sotto convoglio.*

Di gran numero sono i vocaboli attenenti alla marina mercantile, che enunciarli tutti sarebbe lo stesso che formare un dizionario marinaresco.

Fin qui non si è fatto altro, che definire i vocaboli principali, e propriamente quelli adoperati dalle leggi di eccezione, e da quelli di navigazione.

Dietro di che; essendo nostro scopo commendare questo secondo libro delle leggi di eccezione, riferibile al Commercio Marittimo, ne passiamo all'esecuzione.

§ 2. Questo articolo laconicamente dichiara, che le navi di qualunque denominazione esse siano, sono mobili.

Sotto questo vocabolo di nave, e bastimento, sono comprese le scialuppe, barche, galere, battelli, e generalmente ogni sorta di legno atto a galleggiare o ad essere menato sulle acque, inserviente alla navigazione. Tal definizione ci viene dalla *L. 1. § 6. ff. de exercitoria actione. Navem accipere debemus, sive marinam, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget.* Trattandosi adunque di cose mobili è mestieri por mente alle dichiarazioni delle LL. CC. che trascriviamo, per poterne trarre legale conseguenza.

«*Art. 450.* I beni mobili sono tali, per loro natura, o per determinazione della Legge.

«*Art. 451.* Sono mobili per loro natura, o « i corpi che possono trasportarsi da un luogo ad un' altro, o che si muovono da per loro, come gli animali, o che non possono cangiare di posto, se non per l' effetto di una « forza estrinseca come le cose inanimate.

« *Art. 456.* Sono mobili i battelli, le chiatte, i navigli i mulini e bagni su battelli, e « generalmente ogni fabbrica non fissa sopra « pilastri, e che non forma parte della casa. Il « sequestro di alcuni di questi effetti può tuttavia a motivo della loro importanza essere « sottoposto a particolari formalità, come vien « dichiarato nelle Leggi di procedura Civile ».

§. 3. Le navi sono state sempre considerate cose mobili. La Francia con l'Editto di ottobre 1666 riportato nella raccolta di Neron, t. 2. pag. 80, le aveva espressamente dichiarate tali. In conseguenza liberandole da qualunque ipoteca, e da ogni diritto d'azione serviana, avea permesso, che si potessero negoziare, vendere, e comprare con ogni sicurezza per gli acquirenti, e per i cessionari: avea detta ordinanza disposto, che esse non fossero sequestrate, vendute, o aggiudicate, e che i denari da essi provenienti fossero distribuiti nella manie-

ra solida di porsi in uso riguardo agli altri mobili. Tale disposizione colà fu modificata con l' Ordinanza del 1681. Lib. 1. tit. 14. artic. 2. Essa conservava alle navi la loro qualità di mobili, ma siccome queste formano una proprietà importantissima e d'una gran considerazione, non ne permetteva la vendita, che uniformemente a quella dei stabili. Ma dopo la vendita considerava il prezzo come una somma ritratta da mobili, che si distribuiva primieramente tra privilegiati, secondo il grado de'loro privilegi, ed indi per contributo, ossia *pro rata* tra gli altri creditori.

In seguito messo in esecuzione il Codice di Commercio in Francia, tutti questi principi sono stati conservati; e poichè noi l'imitammo, così le nostre Leggi di Eccezioni le hanno adottate con il trascritto art. 196.

Conseguentemente la regola, che le navi di qualunque natura esse siano, sono effetti mobili, non soffre eccezione veruna.

Prima di finire lo scorso secolo, nei paesi di dritto scritto, e nella giustificazione di alcuni statuti, le navi, ed anche i battelli grandi di riviera, potevano riavere l'impressione della ipoteca, non già che fossero considerati come stabili, ma perchè in queste provincie i mobili potevano venir gravati di questo peso.

Pur tuttavia non era, che una ipoteca imperfetta. Essa non operava se non in quanto i mobili avea trovati in possesso del debitore, e non avea alcun diritto d'azione serviana, nelle mani dei terzi.

§ 4. Presentemente, che le nazioni commerciali hanno abrogati tali statuti particolari, tutt' i legni di mare sono mobili; ed in niuna parte possono essere gravati d' ipoteca.

Tali principi saggi, conservati nelle nostre leggi di eccezione, come si è veduto, operano, che oggi come prima, i bastimenti di qualsiasi specie, non sono suscettibili di sopportare verun peso d' ipoteca: difatti si osservi, che l'art. ripetuto 196 dice, *che i bastimenti sono* AFFETTI *dai debiti del venditore, e specialmente da quelli, che la Legge dichiara privilegiati*. La voce *affetti*, diversifica dall' altra *ipoteca*. L'effetto dell' affezione è di dare al creditore tanto chirografario, che privilegiato il dritto di perseguitare l'oggetto affetto, fra le mani del terzo detentore, in alcuni casi, e sotto certe condizioni; e questo effetto ha luogo relativamente ai bastimenti. L'effetto della ipoteca sarebbe inoltre di stabilire un' ordine di preferenza risultante dall' antichità del credito, il che qui non ha luogo. La Legge non riconosce che due specie di creditori: i *privilegiati*, il cui ordine è fissato dall' art.° 197 del nostro Codice di Commercio, ed i *non privilegiati*, i quali, fra essi, sono pagati per contributo.

Perciò i bastimenti, benchè riputati mobili, sono, al pari degli altri beni del debitore, *affetti* dal pagamento dei suoi debiti: essi sono il pegno comune dei suoi creditori, che possono farli vendere secondo le formalità prescritte nel Cap. III. Tit. IV. Lib. IV. LL. di Ecc. istesse; indi dividerne fra essi il prezzo, *pro rata*, a seconda dei loro crediti, salvo le cause legittime di preferenza, giusta il disposto dell'art. 1963 LL.CC. così espresso.

« 1963. I beni del debitore sono la comune « garentia dei suoi creditori, ed il prezzo si ri« partisce fra essi per contributo, quando non « vi siano cause legittime di prelazione fra cre« ditori ». È da conchiudersi quindi che i legni di mare sono mobili, e sono esenti da qualsiasi ipoteca, perchè dichiarati incapaci dalla legge a sentirne il peso, che sono suscettibili di privilegi, che possono essere impressi ai mobili, ed agli stabili.

Art. 197. — Sono privilegiati e secondo l'ordine della loro collocazione espressa nei seguenti numeri i debiti quì appresso descritti.

1. Le spese giudiziarie e le altre fatte per prevenire alla vendita ed alla distribuzione del prezzo.
2. I diritti di tonnellaggio, pilotaggio, scalo, ancoraggio, darsena, e mandraccio.
3. Le paghe del guardiano, e le spese di guardia del bastimento dal momento del suo ingresso nel porto fino alla vendita.
4. L'affitto dei magazzini dove si trovano depositati gli attrezzi e gli arredi.
5. Le spese di mantenimento del bastimento e del suoi attrezzi ed arredi, fatte dopo il suo ultimo viaggio, ed il suo ingresso nel porto.
6. I salari e gli stipendi del capitano e delle altre persone dell' equipaggio impiegate nell' ultimo viaggio.
7. Le somme impetrate al capitano per i bisogni del bastimento, durante l' ultimo viaggio, ed il rimbarco del prezzo delle mercanzie da lui vendute per lo stess' oggetto.
8. Le somme dovute al venditore, alli provveditori, ed agli artieri impiegati per la costruzione, se il bastimento non ha fatto ancora alcun viaggio; e le somme dovute ai creditori per provvisioni, lavori, mano d' opera, racconciamento e corredo, prima della partenza del bastimento se ha già navigato.
9. Le somme imprestate a cambio marittimo, sopra il corpo, chiglia, attrezzi ed arredi per racconciamento, provvisioni di bocca, armamento, e corredo, prima della partenza del bastimento.
10. La somma in premi di assicurazione fatta sul corpo, sulla chiglia, sulli attrezzi e sott' armamento e corredo del bastimento, dovuti per l' ultimo viaggio.
11. I danni interessi dovuti al noleggiatori per mancanza di consegna delle mercanzie, che hanno caricato, o per lo rimborso delle avarie sofferte dalle dette mercanzie per colpa del capitano e dell' equipaggio.

I creditori compresi in ciascuno de' numeri del presente articolo, verranno in concorrenza *pro rata*, in caso d' insufficienza del prezzo.

Sommario.

1. — Differenza dei privilegi fra le antiche, ed attuali Leggi.
2. — Definizione del privilegio.
3. — Distinzioni e gradi dei privilegi che ci additano le Leggi di eccezione.
4. — Analisi di ogni grado eseguite in 11 paragrafi.

COMENTO

§. 1. Questo articolo stabilisce l' ordine dei privilegi, che possono essere esercitati sul prezzo di un bastimento venduto in una maniera molto più completa, che non lo facevano le antiche ordinanze la cui ultima del 1681 emessa in Francia, esisteva eziandio appo noi. Questa ultima ordinanza non parlava, che di alcuni privilegi. Il nostro

Codice di Commercio gli abbraccia tutti, in guisa, che non si può pretendere il privilegio per alcun credito, fuor di quello ch' enunzia. La ordinanza suddetta non regolava precisamente il grado dei privilegi dei quali faceva mensione. Il nostro Codice di commercio, ne fissa l' ordine, in guisa che, è quasi impossibile, che insorger possa alcuna quistione di preferenza.

Prima però di discendere alla classifica, ed all'analisi delle obbligazioni che meritano esser pagate con privilegio, non è ozioso rammentare, come vien definito il privilegio dalle nostre Leggi Civili.

« Art. 1964. Le cause legittime di prela-« zione sono i privilegi ed ipoteche, art. « 1965. — Il privilegio è un dritto che la « qualità del credito attribuisce ad un cre-« ditore, per esser preferito agli altri cre-« ditori anche ipotecari.

« Art. 1964. Fra i creditori privilegiati, « la preferenza vien regolata secondo le di-« verse qualità dei privilegi». Bisogna por mente, che i privilegi sono di stretto dritto; nè è permesso di estenderli da un caso all'altro. Non si deve mai in tal materia trarre argomenti da conseguenze o da identità; fa d'uopo che il privilegio sia determinato dalla legge medesima. *Privilegia eum sint stricti juris, nec extendi possunt de re ad rem.* (Ansaldo Disc. 24. 9. 35).

§. 1. Il Codice di Commercio, come si è veduto, accorda il privilegio a tre sorte di crediti.

1. Alle spese giudiziarie, ed alle altre fatte per giungere alla vendita del bastimento, ed alla distribuzione del prezzo.

2. Ai dritti dovuti dal Governo, per riguardo alla navigazione.

3. Infine ad alcuni crediti particolari contratti o in occasione della compra del bastimento, e sua costruzione; o in occasione dell'uso al quale il bastimento è destinato.

Ma siccome il privilegio deriva dalla qualità dei crediti, dei quali l'uno merita più favore degli altri, così il favore della causa di tali crediti, decide dell' ordine tra essi.

Se la causa di due crediti privilegiati è egualmente favorevole, allora l'anteriorità di data, è quella che dee servire di norma, giacchè i diritti antecedentemente acquistati, non potrebbero esser diminuiti da diritti acquisiti posteriormente.

Può verificarsi che fra due crediti uguali campeggiasse l'uguaglianza sia al favor della causa, sia relativamente alla data; allora non v'ha motivo di preferire l'uno all'altro, giustizia è che concorrino insieme. Questi sono privilegi, che servono di base alle distinzioni, che le nostre Leggi stabiliscono.

Potendo esaminare la distinzione ed i gradi dei privilegii, poichè sono in molto numero, così saran trattati partitamente in diversi paragrafi.

§. 1.

Le spese giudiziali ed altre fatte per giungere alla vendita, ed alla distribuzione del prezzo.

La legge colloca nel primo grado le spese giudiziali fatte per pervenire tanto alla vendita, che alla distribuzione del prezzo che ne proviene.

Questa è la regola generale. Queste spese sono state fatte per l' interesse comune dei creditori, e per conseguenza è giusto, che tutti vi contribuiscono, quegli adunque che le ha anticipate, deve esserne in preferenza rimborsato.

In quanto poi alle spese, che ciascun creditore ha fatte per l' interesse del suo credito, queste gli vengon rimborsate come l'istesso credito, e nel medesimo grado.

§. 2.

Dritti di pilotaggio, tonnellaggio, scalo, ancoraggio, darsena e mandraccio.

Questi dritti sono dovuti al governo quali facendo parte delle rendite pubbliche, debbono esser collocati prima dei crediti particolari. Dessi vengono novorati dalla Legge di navigazione di Commercio del 5 febbraio 1826 del tenor seguente.

» Francesco I. per la grazia di Dio Re del » Regno delle due Sicilie di Gerusalemme, » Duca di Parma, Piacenza, Castro Gran Prin-« cipe Ereditario di Toscana.

» Vista la legge dei 30 luglio 1818, sulla » navigazione di Commercio del nostro Re» gno delle due Sicilie.

» Considerando che con posteriori decre» ti, varie riforme si sono fatte alla detta » legge, delle quali alcune meritano di esse» re conservate, altre rivocate, ed altre in » parte corrette.

» Considerando che dopo la pubblicazione » delle tariffe doganali e del libero cabotag» gio fra una parte, e l'altra dei nostri domi» nii al di là del faro si rende vie più neces» sario, che la navigazione di Commercio si » stabilisca in tutta la estensione del Regno » con unità di sistema, su basi eguali.

» Volendo riordinare in una sola legge » tutte le disposizioni relative alla naviga» zione di Commercio del nostro Regno del» le due Sicilie.

» Sulla proposizione del nostro Consiglie» re Ministro di Stato Ministro Segretario » di Stato delle Finanze.

» Udito il parere del nostro ordinario » Consiglio di Stato.

» Abbiamo risoluto di sanzionare, e san» zioniamo la seguente legge:

» Art. 1. La navigazione dei bastimenti » di Commercio di tutt' i nostri dominii al » di là, e di quà del faro sarà diretta e rego» lata dalla nostra Real Marina e quindi di» penderà da tal ministero presso di noi re» sidente.

» Art. 2. Tutto ciò che nel medesimo ra» mo concerne gl' interessi dell' Erario ed i » mezzi per assicurarli, si prenderà dal Mini» stero delle Finanze residente presso di noi.

» Art. 3. Per conseguire il doppio scopo » di far prosperare la navigazione, e garen» tire gl' interessi fiscali sarà stabilita in Na» poli una direzione generale, composta da » un Retro-ammiraglio della Real Marina dal » direttore generale dei Dazii indiretti. Essi » potran delegare pel dettaglio del servizio » funzionarii di loro rispettiva dipendenza.

» Il direttor generale dei Dazii indiretti ren» derà conto delle operazioni al nostro Mi» nistro delle Finanze, siccome il Retro-am» miraglio lo renderà a quello di Marina.

» Art. 4. Sotto la dipendenza della dire» zione generale enunciata nel precedente » articolo saranno stabilite nelle Provincie al » di quà del faro dieci commessioni maritti» me residenti in Napoli, Palermo, Amantea, » Pizzo, Gallipoli, Barletta, Manfredonia, » Pescara, Giulianova, e Gaeta.

» Esse saranno composte dal Capitano del » porto, e qualora non vi si trovasse da un » uffiziale di Marina, ed in mancanza anche » di questo dal Sindaco comunale, e da un » Contro'oro dei Dazî indiretti dipendente » dal Direttore provinciale.

» Sotto la medesima dipendenza sarà sta» bilita in Palermo ne' dominii al di là del » faro una commessione principale composta » dal Direttore di quella gran dogana, dal » Capitano del Porto, e da uno degli impie» gati superiori di Palermo, che farà da se» gretario. Questa commessione principale » riunirà tutt'i dettagli delle commessioni da » essa dipendenti, per darne conto alla di» rezion generale stabilita in Napoli.

» Art. 5. Sotto la dipendenza della com» messione principale di Palermo vi saranno » sei commessioni marittime residenti in Pa» lermo, Messina, Catania, Siracusa, Gir» genti, e Trapani. Ciascuna di tali commes» sioni, sarà composta dal Capitano del por» to, e qualora non vi si trovasse da un' uffi» ziale di Marina, che sarà da noi all' uopo » destinato, e da uno dei principali impie» gati doganali del Capoluogo della Com» messione.

» Art. 6. Le commessioni marittime, tan» to pe' dominii al di quà del faro, quanto » per quelli oltre il faro, avranno nella loro » dipendenza i sindaci comunali subentrati » alle funzioni dei Sindaci marittimi, e le » dogane comprese nelle rispettive giurisdi» zioni, giusta lo stato annesso alla presen» te legge.

» Art. 7. Il ramo della navigazione aven» do due oggetti, l'uno politico, l' altro eco» nomico, allorchè il primo non verrà in » contatto col secondo, sarà di assoluta at» tribuzione della Marina, e del pari allorchè » il secondo non verrà in contatto col pri» mo, sarà di assoluta attribuzione delle Fi» nanze. Ma quando saranno inseparabili sa» ranno delle attribuzioni della direzione ge» nerale di navigazione stabilita in Napoli.

» Art. 8. Per esemplificazione dell'artico-
» lo precedente saranno oggetti inseparabili
» del doppio scopo anzidetto, e quindi dipen-
» denti dalla direzione generale stabilita in
» Napoli.

» 1. Tuttociò, che concerne le carte di na-
» vigazioni, cioè atti di riconoscimento, pa-
» tenti, riscontrini, ruoli all'equipaggio ec.

» 2. Quando si tratta di sapere, se un drit-
» to di navigazione sia o nò dovuto.

» 3. Se una operazione sia, o nò in con-
» travvenzione alla legge.

» 4. Se i processi verbali sieno stati com-
» pilati in regola.

5. Se le circostanze, che concorrono in
» un' affare richieggono che sia terminato
» con una transazione, nel qual caso se la
» direzione generale avrà dato il suo avviso
» affermativo, l'offerta transazione sarà pre-
» sentata ai rispettivi direttori generali dei
» Dazii indiretti di Napoli e di Palermo.

» 6. Se debba darsi una dilucidazione su
» qualunque articolo della presente legge di
» navigazione, o sulle istruzioni relative alla
» medesima.

» Art. 9. Apparterranno ai rispettivi di-
» rettori generali di Napoli, e Palermo.

» 1. L' esaminare se gl'introiti sieno stati
» fatti in conformità della tariffa.

» Il vegliare che i dritti introitati, sieno
» stati giustificati con documenti validi.

» 4. L'autorizzare il ricevitore a restitui-
» re le somme, che essendo state indebita-
» mente riscosse, si è riconosciuto doversi le
» medesime restituire.

» 5. Il riceverle, ed esaminare le offerte di
» transazione per affari che dalla direzion
» generale della navigazione di commercio
» residente in Napoli fossero stati giudicati
» di poter terminare in siffatto modo econo-
» mico.

» 6. Il disporre la restituzione di una som-
» ma riscossa contro le prescrizioni della
» legge, salvo però il dubbio, che potrebbe
» sorgere sulla validità del pagamento, nel
» qual caso si osserverà ciocchè si è detto
» nel § 2 dell'articolo precedente.

Atti di riconoscimento.

» Art. 10. Un bastimento per essere repu-
» tato del Regno delle due Sicilie, e godere
» dei privilegii conceduti ai bastimenti di
» Real bandiera dee appatenere in totalità
» ad individui del Regno medesimo ed avere
» qui il loro domicilio. È necessario anco-
» ra, che il Capitano, e due terzi almeno del-
» l'equipaggio sieno del regno, o naturaliz-
» zati con legittimi documenti.

» Art. 11 Chiunque vorrà far costruire
» un bastimento, o dare una nuova forma ad
» un bastimento già costruito, sarà tenuto
» di passarne la notizia in iscritto alla rispet-
» tiva commessione marittima. Egli farà an-
» che nota la società; che attende a questa
» intrapresa. Il tutto sotto pena di duc. 3 a
» tonnellata di ammenda in caso di contrav-
» venzione.

» Art. 12. I bastimenti di ogni specie ad-
» detti al Commercio, ed alla pesca che so-
» no tenuti provvedersi della patente sanita-
» ria tanto nel Regno, quanto forestieri, le-
» gitimamente acquistati da nostri sudditi,
» debbano esser muniti di un atto di rico-
» noscimento il quale esprima; nomi, il me-
» stiere, il domicilio dei proprietarii, il no-
» me del bastimento, e del porto cui appar-
» tiene il luogo, in cui fu costrutto, e se
» estero, che fu legitimamente acquistato,
» le dimensioni, la portata, la specie di es-
» so, ed il numero dei suoi alberi. Tali cir-
» costanze saranno accuratamente verifica-
» te dagl' impiegati locali dipendenti dalle
» commessioni marittime.

» Art. 13. Per ottenere un' atto di rico-
» noscimento, il proprietario suddito del Re-
» gno delle due Sicilie dovrà esibire alla
» commessione marittima, nella cui giuris-
» dizione trovasi il porto, o la marina, alla
» quale il legno appartiene.

» 1. Un certificato della portata del basti-
» mento da un perito dell'arte, e vistato dal
» Sindaco del Comune.

» 2. La copia dei titoli del suo legittimo
» dominio ottenuto dal giudice locale, il qua-
» le attesterà in piedi della stessa la legitti-
» mità, e validità di questi titoli, e che la
» copia è conforme all'originale.

» 3. Se si tratta di bastimento forestiere
» legittimamente acquistato da un suddito
» del Regno delle due Sicilie, oltre agli an-

» sudetti documenti , il proprietario dovrà
» dimostrare colla bolletta doganale di avere
» su quel bastimento sodisfatto il dritto di
» importazione stabilita nella tariffa doga-
» nale in vigore.

» Art. 14. Dovrà inoltre detto proprieta-
» rio presentare alla medesima commessione
» una dichiarazione da lui firmata , o conse-
» gnata in presenza di due testimoni,e con-
» cepita nei seguenti termini—E (suo nome
» cognome, domicilio e condizione) dichiarò
» ed affermò, che il . . . . . (nome del basti-
» mento, e del luogo al quale appartiene) è
» un . . . . . (specie del bastimento, e per
» descrizione) di tonnellate . . . . . il quale
» stato costrutto in . . . . . (luogo della sua
» costruzione, ovvero, ch' è stato legittima-
» mente acquistato) che io ne sono l'assolu-
» to proprietario o socio . . . (nome stato, e
» domicilio degl' interessati), che niun'altra
» persona vi vanta dritto , titolo interesse ,
» porzione o proprietà, che sono suddito del
» Regno delle due Sicilie , egualmente che i
» sudetti associati (se ve ne sieno) , e che
» nessuno straniero ha interesse direttamen-
» te, o indirettamente su detto bastimento.

» Art. 15. In seguito della esibizione dei
» documenti e della dichiarazione enunciata
» nei precedenti articoli la commessione ma-
» rittima incaricherà gl' impiegati suoi di-
» scendenti sopra luogo di recarsi a bordo
» del legno, e verificare la sua descrizione ,
» e portata.

» Art. 16.La portata di un legno sarà mi-
» surata nel modo seguente. 1. Si prenderà
» la lunghezza del ponte da una punta al-
» l' altra del bastimento da sopra la coverta.
» 2. Si prenderà la lunghezza dalla ruota
» della prua a quella di poppa. Questa lun-
» ghezza sarà presa dallo sportello del timo-
» ne al di sotto della coverta in linea retta
» sino alla prua. Dalla unione di queste due
» lunghezze, si prenderà la metà, la quale
» sarà moltiplicata per la lunghezza massima
» del bastimento , e quindi questo prodotto
» sarà moltiplicato per la massima altezza
» presa dal fondo della sentina sino al di sot-
» to della coverta. Quest' ultimo prodotto
» sarà diviso per 94. Il quoziente indicherà
» il tonnellaggio.

» Se poi il bastimento sarà ad un ponte ,
» o sia coverta,sarà presa la lunghezza mas-
» sima del bastimento medesimo , la quale
» sarà moltiplicata per la massima larghez-
» za, ed il prodotto sarà moltiplicato per la
» più grande altezza , e quindi sarà divisa
» per 94. Il quoziente indicherà il tonnel-
» laggio.

» Tutte le sudette misure; saranno prese
» in piedi parigini, i di cui modelli trovansi
» già presso le commessioni marittime.

» Art. 17.Dopo udempiute tutte le forma-
» lità enunciate negli articoli precedenti ,
» sarà rilasciato l'atto di riconoscimento se-
» condo il modello annesso alla presente legge.

» Art. 18. Qualunque barca , che serva
» soltanto dall' obbligo di prendere l'atto di
» riconoscimento. Le barche di 26 palmi , o
» meno, che faranno traffico altrove, saran-
» no munite del detto atto.

» Art. 19. Gli atti di riconoscimento sa-
» ranno formati dal Ministro di Marina , e
» dal Retro-ammiraglio, e Direttor generale
» dei dazii indiretti. Corredati di tali firme,
» verranno trasmessi pe' termini al di quà
» del Faro alla commessione principale in
» Palermo, la quale dovrà distribuirle alle
» commessioni stabilite in quei dominii. Gli
» atti di riconoscimento porteranno la con-
» dizione di non avere alcun effetto se non
» dopo registrati nel burò doganale nel luo-
» go, al quale il legno appartiene,e dopochè
» il ricevitore della dogana avrà attestato in
» piedi dell' atto medesimo di essersi adem-
» piuto a tutte le formalità doganali.

» Art. 20. Le vendite di tutto, o parte del
» bastimento saranno notate in dorso del-
» l' atto di riconoscimento della corrispon-
» dente commessione marittima, egualmente
» che sul registro della dogana del porto, al
» quale appartiene il bastimento.

» Art. 21. Se dopo la consegna dell' atto
» di riconoscimento il bastimento sarà cam-
» biato di forma , o di misura nel tonnellag-
» gio, dovrà anche cambiarsi l'atto di rico-
» noscimento sotto pena di contravvenzione,
» di pagarsi l' ammenda di 10 carlini a ton-
» nellata.

» Art. 22. Se l'atto di riconoscimento sarà
» disperso il proprietario per poterne otte-

» nere un'altro sarà tenuto di giustificare la
» dispersione coll' immediato conquisto, o
» colla immediata dichiarazione fatta innanzi
» all' autorità legittima. Mancando una tal
» pruova, vi sarà la multa di duc. 10 a ton-
» nellata.

» Art. 23. Tutti coloro, che presteranno
» il loro nome e le loro opere per fare inde-
» bitamente riconoscere come bastimento
» del Regno un bastimento straniero, sa-
» ranno ad istanza della Dogana condan-
» nati ciascuno ad un'ammenda di duc. 300,
» ed a sei mesi di carcere. Gl' impiegati di
» qualunque rango che si renderanno rei
» dello stesso delitto, saranno, oltre le su-
» dette pene, destituite dalle loro cariche.

» I Capitani, che avranno profittato di un
» tal atto, oltre all'ammenda, ed arresto enun-
» ciato di sopra, saranno dichiarati incapaci
» di comandare un bastimento.

» Ed i proprietarii subiranno l'arresto, e
» la perdita del bastimento, il quale verrà
» confiscato.

» Art. 24. È proibito sotto le stesse pene
» prescritte nell'articolo precedente di dare,
» vendere, cambiare, o prestare l' atto di ri-
» conoscimento, o farne uso per un' altro
» bastimento diverso da quello, al quale fu
» conceduto.

» Art. 25. Se il bastimento, che ha otte-
» nuto l'atto di riconoscimento verrà preda-
» to dal nemico o si sarà perduto, bruciato,
» o venduto, il proprietario sarà obbligato,
» sotto le medesime pene di esibire l' atto
» medesimo alla commessione marittima,
» dalla quale venne rilasciato nel termine di
» tre mesi, se l' avvenimento sarà accaduto
» nel Mediterraneo, nel termine di 9 mesi se
» sarà accaduto sull' Oceano al di quà della
» Linea, e nel termine di un' anno al di là
» della Linea.

» È eccettuato il solo caso d'impossibilità
» giustificata.

» Art. 26. Gli atti di riconoscimento sa-
» ranno depositati fra il termine di 24 ore
» all' arrivo dei legni nella dogana del luogo
» di approdo, e vi saranno conservati fino
» alla partenza dei medesimi, allorchè saran-
» no restituiti ai Capitani in vista dei ruoli di
» equipaggio, che dovranno essi esibire, e
» dei quali gli Agenti doganali noteranno
» su' loro registri il giorno. e l'ora della esi-
» bizione. Qualora nel termine, come sopra
» stabilito delle 24 ore, non sarà esibito l'at-
» to di riconoscimento, per la negligenza di
» non averlo esibito nel termine della legge,
» vi sarà una multa di duc. 19.

Patenti.

» Art. 27. Tutt' i bastimenti del Regno
» delle due Sicilie saranno marcati di un nu-
» mero, e del nome del porto, al quale ap-
» partengono.

» Saranno inoltre muniti di una patente in
» conformità del modello annesso alla pre-
» sente legge nella quale patente verranno
» enunciati il detto numero, ed il nome, la
» data. ed il numero dell' atto di riconosci-
» mento, e tutte le circostanze nel medesimo
» contenute.

» Art. 28. Il dritto di patente sarà come
» segue.

» Per ogni bastimento di 21 tonnellate in-
» clusive a 50 anche inclusive duc. 2.

» Da 51 a 169 duc. 4.

» Da 161 al di sopra duc. 6.

» I legni di 20 tonnellate, o meno saranno
» esenti dal dritto di patente.

» Art. 29. Qualunque barca, che traffiche-
» rà soltanto nell' interno dei porti, o su' fiu-
» mi, e che non abbia l' obbligo di provve-
» dersi della patente sanitaria, sarà benan-
» che esente dall'obbligo di prendere la pa-
» tente.

» Art. 30. Le patenti saranno prese appe-
» na, che i legni saranno lanciati in mare,
» e verranno rinnovate in ogni tre anni nel
» corso del mese di giugno. Pe' legni, che
» saranno costrutti dal di 1° luglio a tutto
» dicembre, il triennio comincerà a decorre-
» re da giugno del medesimo anno. Per quelli
» che saranno costrutti dal di 1° gennaio a
» tutto maggio il triennio comincerà a de-
» correre dal seguente mese di giugno Il tut-
» to sotto pena, in caso di contravvenzione,
» di pagarsi il doppio dazio, e trattandosi di
» legni di 20 tonnellate, o meno, di pagarsi
» la multa di duc. 2.

» Art, 31, Per le firme, di cui debbono es-

» ser munite le patenti per la trascrizione, » e distribuzione di esse, e per la condizione » che debbono portare, onde avere il loro effetto, sarà osservata la stessa norma prescritta per gli atti di riconoscimento nell'art. 19.

» Art. 32. Se dopo la consegna dell'atto » di riconoscimento, sarà cambiato di forma » o di misura nel tonnellaggio, dovrà anche » cambiarsi la patente, per la quale si dovrà » dal proprietario la metà del dritto indicato » sull'art. 28, sotto pena in caso di contravvenzione di pagarsi lo intero dritto; e trattandosi di legni di 30 tonnellate, o meno, » di pagarsi ducati 2 di multa.

» Art. 33. Se la patente sarà dispersa, il » proprietario sarà tenuto a giustificarne la » dispersione sul modo enunciato nell'artic. » 22 per gli atti di riconoscimento sotto la » medesima pena ivi prescritta. Rilasciandosi la nuova patente sarà riscossa la metà del dritto indicato nell'art. 28.

» Art. 34. La patente non potrà essere » cambiata, donata, prestata, venduta per » altro bastimento diverso da quello al quale » fu conceduto sotto le stesse pene enunciate nell'art. 23 e seguenti per simili contravvenzioni rispetto agli atti di riconoscimento.

» Art. 35. I Capitani de'bastimenti ai quali è stata conceduta la patente non avranno facoltà di sostituire altri in loro vece » fuorchè in uso di assoluta necessità e sempre coll'approvazione degli impiegati locali dipendenti dalle Commessioni, i quali dovranno subito darne conto alle medesime. » Quando cioè segnano porti esteri, sarà necessaria l'approvazione del nostro Console, o Viceconsole ivi residente, non potendosi in tali casi sostituire al comando del » bastimento, che soli sudditi del regno delle due Sicilie, dichiarati padroni con foglio » di abilitazione; altrimenti dovrà subentrare al detto comando il pilota, ed in mancanza del medesimo, il nostromo del bastimento.

» Art. 36. Di ogni sostituzione dovrà farsi » notamento in dorso della patente ed il medesimo verrà corroborato, se nel regno delle due Sicilie, dalla firma degl'impiegati locali dipendenti dalle Commessioni marittime; se nell'estero da quella del Console o » Viceconsole.

» Art. 37. Quelle patenti, che si spireranno per la loro durata, mentre i legni si trovano in viaggio, saranno autorizzate da proroghe de' Consoli o Viceconsoli nell'estero; » e nel regno delle due Sicilie dagl'impiegati » locali dipendenti dalle Commessioni marittime sino all'arrivo nel proprio porto ove » la patente dovrà subito esser rinnovata. Le » proroghe anzidette saranno notate in dorso » della suddetta patente.

» Art. 38. Se un bastimento si perderà, » brucerà, sarà preso da nemici, o venduto, » il proprietario sarà tenuto alle medesime pene enunciate nell'art. 23, e seguenti di esibire » la patente alla Commessione marittima, dalla quale venne rilasciata, nel termine di tre » mesi se l'avvenimento sarà accaduto nel Mediterraneo, di 9 mesi se sarà accaduto nell'Oceano al di quà della Linea, e di un anno » al di là della Linea.

» È eccettuato il solo caso d'impossibilità » giustificata. Art. 39. Le patenti saranno nello spazio di 24 ore dall'arrivo del bastimento depositate nel burò di dogana di approdo » e vi saranno conservate fino alla partenza » legni, allorchè saranno restituite a capitani in vista de' ruoli d'equipaggio enunciate nell'art. 36. Per la non esibizione delle » patenti nel termine come sopra stabilito » delle 24 ore, vi sarà una multa di duc. » 10.

« Art. 40. Non sarà permesso ad alcun capitano, o padrone di bastimento di prendere patente o inalberare bandiera di altra potenza senza di una espressa nostra » autorizzazione. In caso di contravvenzione » i legni saranno confiscati, ed i capitani sottoposti alla multa di ducati 1300, ed alla » pena di due anni di carcere.

Riscontrini.

Art. 41. A tutt'i proprietari di legni, i » quali navigheranno coll'atto di riconoscimento colla patente sarà rilasciato un riscontrino in conformità del modello annesso.

« I riscontrini avranno un numero pro-
« gressivo il quale sarà notato sulla patente
« di navigazione. Essi dovranno essere depo-
« sitati e restituiti in tutt' i casi i quali, se-
« condo gli art. precedenti, debbono depo-
« sitarsi e restituirsi gli atti di riconoscimen-
« to, che patenti sotto le medesime pene.

« Art. 42. I riscontrini non potranno esser
« cambiati, donati, prestati, o in altro modo
« qualunque alienati da proprietari che li
« hanno ottenuti, sotto le stesse pene pecu-
« niarie stabilite in simili casi per gli atti di
« riconoscimento, e per le patenti. La pena
« del carcere sarà di due anni.

« Art. 43. I riscontrini saranno firmati dal
« nostro Consigliere Ministro di Stato, Mini-
« stro Segretario di Stato degli affari Esteri.

« Art. 44. Per la trasmissione di riscon-
« trini, e le loro distribuzioni sarà osservata
« la stessa norma prescritta per gli atti di ri-
« conoscimento, e per le patenti negli artico-
« li 19 e 31. Esportazione e vendita allo stra-
« niero de' bastimenti del regno.

« Art. 45. L'esportazione all' Estero dei
« bastimenti mercantili sarà libera ed esente
« da dazi doganali.

« Art. 46. In conseguenza dell' art. prece-
« dente potranno i nostri sudditi liberamen-
« te vendere all'Estero i loro bastimenti sen-
« za che da nostri Agenti Consolari possa far-
« si alcun ostacolo. La vendita però dovrà
« farsi colla intelligenza de' detti nostri A-
« genti Consolari, presso de' quali dovranno
« depositarsi tutte le carte di notificazione,
« sotto le pene prescritte nell' art. 23.

« I medesimi Agenti Consolari saranno
« nell'obbligo di rilasciarne la ricevuta, e di
« trasmettere le enunciate carte alla Direzio-
« ne generale della navigazione di Commer-
« cio stabilita in Napoli.

« Finalmente i Capitani de' bastimenti do-
« vranno al loro ritorno presentare la rice-
« vuta detta di sopra alla dogana del porto,
« al quale apparteneva il legno. Formalità
« pe' legni esteri che entrono, ed escono da
« porti del regno delle due Sicilie.

« Art. 47. Indipendentemente dalle forma-
« lità prescritte ne' regolamenti generali pei
« bastimenti stranieri, che entrano ne'nostri
« porti i Capitani appena terminata la contu-
« macia, saranno tenuti di depositare la loro
« patente nella dogana, dalla quale se ne ri-
« lascerà la ricevuta.

« Sarà riscosso per dritto di deposito, ri-
« cevuta, e visto la somma di gr. 55.

« Art. 48. Se nel porto, ove approda il ba-
« stimento trovisi un Console, o Viceconsole
« della nazione, a cui appartiene, gl' impie-
« gati dopo di aver osservata la patente, e do-
« po di aver riscosso l' enunciato dritto, le
« restituiranno al Capitano, affinchè la tras-
« metta al Viceconsole, o Console.

« In ogni altro caso la patente resterà de-
« positata nella dogana, non sarà restituita,
« che fra le 24 ore, le quali precederanno la
« partenza del bastimento, e dopo, che sa-
« ranno adempite tutte le formalità, e paga-
« ti i Dazi prescritti dalla presente legge.

Dritti di tonnellaggio.

« Art. 49. Su bastimenti del regno, o fo-
« restieri, che approderanno ne'porti e rade
« del regno delle due Sicilie, sarà riscosso
« un dritto di tonnellaggio, salvo le eccezio-
« ni che verranno in seguito enunciate.

« Questo dritto è dovuto sul corpo de'ba-
« stimenti, e non sul carico. Dritto di ton-
« nellaggio su'bastimenti del legno.

« Art. 50. Il dritto di tonnellaggio sarà
« pagato su' bastimenti del regno fra i tre
« giorni del loro arrivo.

« Art. 51. I bastimenti di 20 tonnella'e in-
« clusive, o meno appartenenti al regno, sa-
« ranno esenti dal dritto di tonnellaggio, sia
« che viaggiano da un luogo all'altro del re-
« gno stesso, sia che viaggiano per l'estero.

« 52. I bastimenti del regno medesimo al
« di sopra delle tonnellate, che viaggiano da
« un posto all' altro del detto regno, o per
« l'estero, pagheranno per dritto di tonnel-
« laggio grani 9 a tonnellata.

« Art. 53. I detti legni però ne saranno e-
« senti, se i Capitani, o padroni dimostreran-
« no colla bottega della dogana, di averlo già
« pagato nel corso del medesimo mese in al-
« tro posto o marina del regno delle due Si-
« cilie.

« Per ispiegazione di quanto si è detto di
« sopra, se il dritto di tonnellaggio sarà sta-

« to pagato nel giorno 1° 10, o altro del me-
« se di luglio, non sono più sodisfatto per
« tutto il dì 31 dello stesso mese, in qualun-
« que posto a marina il bastimento giungesse,
« se, sia da altro punto del legno, sia dall'e-
« stero.

« Art. 54. I bastimenti del regno al di so-
« pra di 20 tonnellate addetti nel golfo ed i-
« sole di Napoli, o nel golfo di Palermo al
« trasporto de' carboni, della calce, delle le-
« gna da fuoco, de' spaladroni, e pali per vi-
« gne, del vino, della neve, della pozzolana
« della creta, e delle pietre dolci, e forti, sa-
« ranno esenti dal dritto di tonnellaggio.

« Saranno egualmente esenti dal pagamen-
« to del medesimo dritto, i bastimenti del
« regno al trasporto del brecciale necessario
« al mantenimento delle strade consolari. Per
« godere però di una tale esenzione, i padro-
« ni, o Capitani de' legni enunciati nel pre-
« sente art. dovranno esser muniti di un do-
« cumento rilasciato dalla dogana del porto
« al quale appartengono: documento, col qua-
« le si dichiara, che sono addetti al trasporto
« degl'indicati generi: e nel caso, che intra-
« prendono altri caricamenti, senza averne
« ottenuto il permesso, saranno confiscati,
« e condannati ad una multa di duc. 150.

« Art. 55. I bastimenti del regno al di so-
« pra di 20 tonnellate, addetti alla pesca nel
« golfo e coste del regno stesso saranno e-
« senti dal dritto di tonnellaggio. Queste bar-
« che debbono essere munite dello stesso do-
« cumento enunciato nel presente art. sotto
« le pene nel medesimo prescritte.

« Art. 56. I bastimenti che fossero obbli-
« gati ad entrare in uno de' porti del nostro
« regno per fortuna di mare, o per purgare
« la contumacia, o per altra circostanza im-
« periosa, saranno esenti dal dritto di ton-
« nellaggio, qualora non vi facciano alcuna
« operazione di Commercio. Non s'intendono
« operazioni di commercio gl'imbarchi, e gli
« sbarchi di oggetti inservienti alla sussisten-
« za dell'equipaggio, o alla manutensione
« del legno.

« Art. 57. Saranno del pari esenti dal me-
« desimo dritto, i legni i quali fossero obbli-
« gati ad entrare in uno de' porti del nostro
« regno per avaria sofferta.

« Qualora si sbarcasse l' intero carico, o
« parte di esso, la estensione non avrà luo-
« go, se non quando i generi venissero di-
« chiarati da esperti nominati di officio di
« non potersi più mettere in mare.

« Art. 58. I legni enunciati ne' due artic.
« precedenti, se per le cause ivi indicate
« giungessero in luogo del regno, nel quale
« è proibito l'approdo per la legge dei dazi
« indiretti in vigore, siccome in questo caso
« dovrà decidersi giudiziariamente sulla con-
« travvenzione nascente dal detto approdo,
« i Capitani volendo partire prima di termi-
« narsi il giudizio, dovranno dar cauzione
« per sicurezza della multa, a cui possono es-
« ser condannati e tal cauzione sarà presa in
« questo caso, anche per l' importo de' dritti
« di navigazione. Essa verrà annullata, se il
« giudizio sarà favorevole ai detti Capitani,
« se contrario, la somma verrà incassata.

« Art. 59. Allorchè i legni per le medesi-
« me cause giungeranno in luoghi, ove in
« forza della citata legge, l'approdo non è
« proibito, siccome in tal caso non deve isti-
« tuirsi alcun giudizio, così la estensione del
« dritto di tonnellaggio, sarà accordata da-
« gl'impiegati doganali, in seguito di proces-
« so verbale da essi compilato in unione di
« quelle della marina, e della salute, con cui
« si riconosca per vero la fortuna di mare, o
« altra circostanza imperiosa. Il processo
« verbale rimarrà presso la dogana.

« Art. 60. I legni, che per la loro prove-
« nienza saranno rifiutati dalla deputazione
« di salute, verranno esentati dal dritto di
« tonnellaggio.

« Art. 61. Godranno della medesima esen-
« zione, i bastimenti di qualunque natura ar-
« renati ed abbandonati da Capitani, ancor-
« chè si salvassero i loro carichi.

« La esenzione dal dritto di tonnellaggio
« ne'casi enunciati in questo art., e nel pre-
« cedente, sarà accordata in seguito di pro-
« cessi verbali compilati nel modo prescritto
« nell'art. 59.

« Art. 62. I legni parlamentari, e che re-
« cassero plichi al Governo, saranno egual-
« mente esenti dal dritto di tonnellaggio, qua-
« lora non abbiano a bordo alcuna quantità
« di mercanzia.

« Art. 63. I legni corsali, allorchè approdano voti, o co' bastimenti predati, o con » mercanzie appartenenti alla preda, saranno esenti dal dritto di tonnellaggio.

«Ne saranno egualmente esenti i legni predati da detti corsali dichiarati di cattiva » preda, purchè i Capitani non vendono nel » regno l' intero carico, o parte di esso.

« Non ne saranno esenti i legni predati da » corsali dichiarati di buona preda.

» Art. 64. Saranno del pari esenti dal dritto di tonnellaggio tutt'i bastimenti di qualunque natura appartenenti alla nostra marina militare.

» E quelli messi in requisizione o noleggiati dal Governo durante però il tempo, » in cui essi presteranno servizio e qualora » il Governo medesimo ne paga i soldi, e ne » nutrisca l'equipaggio. La esenzione però di » legni requisiti, e noleggiati dal Governo, » verrà ordinata dal nostro Ministro delle Finanze, in seguito della comunicazione, e « domanda che gliene sarà fatta dal nostro » Ministro di Marina.

» Art. 65. I bastimenti del Regno di qualunque portata, e quelli dal luogo della loro costruzione, giungeranno per la prima » volta colla sola zavorra nel porto del Regno, al quale saranno ascritti, e dove dovranno prendere l'atto di riconoscimento, » e la patente, saranno anche esenti dal dritto di tonnellaggio. In questo caso i bastimenti verranno accompagnati da bolletta » a cautela fino all'anzidetto porto.

» Art. 66. I bastimenti del Regno, saranno » esenti dal dritto di tonnellaggio, quando » dopo di aver levato porzione del loro carico, e pagato il detto dazio, si recheranno » in altri luoghi del Regno per completare lo » stesso carico.

» Art. 67. Saranno finalmente esenti dal » dritto di tonnellaggio i bastimenti del Regno, che si saranno nel loro viaggio semplicemente fermati fuori dei porti, senza » fare alcuna operazione di commercio.

» Dritto di tonnellaggio su' bastimenti forestieri.

» Art. 68. I bastimenti forestieri di qualunque portata essi sieno, che verranno in » porto del nostro Regno delle due Sicilie, » quantunque vi dimorassero meno di 24 ore » dovranno pagare il dritto di tonnellaggio » alla ragione di grana 48 a tonnellata.

» Art. 69. Il dritto sudetto debbe esser » pagato immediatamente.

» Nondimeno per facilitare il commercio » potrà esser conceduta ai Capitani una dilazione, non maggiore di 30 giorni, colla condizione però di dar buona, e valida cauzione per l'ammontare del dritto medesimo. » Ma se il soggiorno di un bastimento, sarà » minore di un mese, malgrado la dilazione » conceduta, il dritto di tonnellaggio sarà » disciolto prima della partenza del legno.

» Art. 70. Lo stesso dritto sarà dovuto dai » bastimenti forestieri, quantunque fussero » stati noleggiati dal Governo.

» Art. 71. Gli art. 56 e 63 e l'art. 67 sono » applicabili ai legni forestieri.

» Art. 72. I bastimenti esteri da guerra » saranno esenti dal dritto di tonnellaggio, » qualora non fossero addetti al commercio, » nel qual caso pagheranno tanto il tonnellaggio, quanto ogni altro dritto di navigazione.

» Non saranno considerati addetti al commercio quelli fra detti bastimenti, i quali » giungano in uno dei porti del Regno a caricar generi per l' approvigionamento delle » flotte, e delle squadre stanzionate altrove, » allorchè ne saranno stati da noi autorizzati.

» Art. 73. I bastimenti forestieri vuoti, o » carichi, dopo di aver pagato la prima volta » il dritto di tonnellaggio, pagheranno la » metà del medesimo (salvo i casi enunciati » negli art. 56 e 63 e nell'art. 67) in qualunque altro porto del Regno, ove approderanno, finchè abbiano preso un carico di generi indigeni per l' estero. Verificata la circostanza di aver preso un carico di generi » medesimi, non pagheranno più nulla per » tonnellaggio, nel caso che approdino in altri porti del Regno.

Riattazione di legni forestieri.

» Art. 74. Tutt' i legni esteri, che saranno tirati a terra nel Regno delle due Sicilie » per riattarsi, pagheranno un dritto di carlini 4 a tonnellata.

Bolletta di spedizione.

» Art. 75. Sarà rilasciata ad ogni basti-
» mento del Regno, o forestiero, che entrerà,
» o uscirà da un porto, o marina del Regno
» delle due Sicilie, una bolletta di spedizio-
» ne giusta il modello annesso.

» Art. 76. Le bollette di spedizione pe' ba-
» stimenti del Regno sarà pagata, come se-
» gue.

» Bastimenti di 21 tonnellate inclusive a
» 50 inclusive gr. 20.

» Detti da 51 a 100 inclusive gr. 40.

» Detti da 101 a 200 inclusive gr. 80.

» Detti da 201 in sopra duc. 1 e gr. 60.

I bastimenti di 20 tonnellate, o meno,
» avranno la bolletta di spedizione, senza al-
» cun pagamento di dazio.

» Art. 77. La bolletta di spedizione pei
» legni stranieri, sarà pagata come sopra.

» Bastimenti di 50 tonnellate inclusive, o
» meno gr. 88.

» Detti da 51 a 100 inclusive duc. 1. 65.

» Detti da 101 a 200 inclusive duc. 3. 30.

» Detti da 201 in sopra duc. 6. 60.

» Art. 78. Saranno esenti dal dritto di
» spedizione.

» 1. I bastimenti del Regno di portata
» maggiore di 20 tonnellate adoperati esclu-
» sivamente nel golfo, ed isole di Napoli, e
» golfo di Palermo, al trasporto del carbo-
» ne, della calce, delle legna da fuoco, degli
» spalatroni, e pali per vigore, del vino,
» della neve, della pozzolana, della creta, o
» delle pietre dolci, e forti, come anche del
» brecciale necessario al mantenimento delle
» strade consolari su tutte le coste del Re-
» gno.

» 2. I bastimenti del Regno di una Por-
» tata maggiore di 20 tonnellate addetti alla
» pesca ne' golfi, e coste del Regno mede-
» simo.

» 3. I bastimenti del Regno pe' quali si
» dimostrerà dai Capitani, colla bolletta do-
» ganale di aver pagato il dritto di spedizio-
» ne nel corso dello stesso mese nel modo
» prescritto nell'art. 53 per la esenzione del
» tonnellaggio.

Passaporti.

» Art. 79. Qualunque bastimento forestie-
» ro, che uscirà dai porti, o dalle marine pel
» Regno delle due Sicilie sarà munito di un
» passaporto, uniforme al modello annesso
» alla presente legge.

» I passaporti saranno rilasciati dagl' im-
» piegati della dogana, e per ognuno di esse
» il Capitano, o padrone del bastimento, do-
» vrà pagare il dritto di duc. 1.

Disposizioni generali.

» Art. 80. La disposizione dell'art. 53, è
» del n. 3 dell'art. 78 ne' quali è prescritto
» che debbono essere esenti dal dritto di ton-
» nellaggio, e di spedizione, i bastimenti
» del Regno, che sono stati sottoposti a tali
» dritti nel corso del mese medesimo, s' in-
» tende di dover rimanere sempre salvi in
» tutt' i casi enunciati negli art. 54 a 64, 66,
» 67, e ne' numeri 1 e 2 dell'art. 78.

» Art. 81. Per tutt' i bastimenti di 200
» tonnellate, o più, che saranno costrutti in
» qualunque luogo del Regno, sarà accor-
» dato un premio di duc. 2 a tonnellata. Se
» poi tali bastimenti saranno mattate a raffe,
» il premio invece di duc. 2, sarà di duc. 3
» a tonnellata. Gli enunciati premii saranno
» pagati dalle rispettive Tesorerie dei nostri
» Dominii di quà e al di là del Faro incon-
» trati, appena che il bastimento sarà termi-
» nato di costruirsi, e reso atto alla naviga-
» zione.

» Art. 82. I legni stranieri, che approde-
» ranno nel porto di Messina saranno ivi trat-
» tati; in quanto a' dritti di navigazione, co-
» me i bastimenti coverti colla nostra Real
» bandiera. In conseguenza i legni forestieri
» saranno sottoposti al pagamento di dritti
» di navigazione, che trovansi imposti colla
» presente legge su' bastimenti del Regno:
» e ne'casi, in cui questi ultimi sieno esenti
» dal pagamento, ne saranno egualmente
» esenti i primi.

» Art. 83. I proprietarii, i padroni di ba-
» stimenti dei dominii al di quà, e al di là
» del Faro, che alla pubblicazione della pre-
» sente legge, si troveranno di già muniti

» dell'atto di riconoscimento, e della patente, o di aver pagato i dritti in vigore per » ottener tali carte, non saranno tenuti a » rinnovarle, nè a pagare nuovamente i » dritti stabiliti nelle medesime.

» Art. 84. Tutt'i Capitani dei bastimenti, » sieno del Regno, sieno forestieri, che entreranno nei porti, rade ec. ec. saranno » tenuti fra le 24 ore dell'arrivo a fare il » loro costituto agl'impiegati della salute, » delle dogane, della marina, se ve ne sieno, » e della polizia sotto pena, non minore di » duc. 100. Nel detto costituto sarà menzionato la provegnienza del legno, la natura » del carico, la persona, a cui è diretto, le » dimore, gli accidenti le notizie di mare, » le avarie, gl'incontri, ed i rischi corsi, ed » i Capitani dovranno rispondere a tutte le » dimande, che loro saranno fatte, giusta il » modello annesso alla presente legge.

» Art. 85. I Capitani dei bastimenti del » Regno appena giungeranno nei porti esteri, in cui risieggano i nostri Consoli, saranno tenuti di presentarsi ai medesimi, » ed esibir l'atto di riconoscimento, le patente, ed il ruolo di equipaggio, facendo » ai medesimi un rapporto dell'accaduto nel » corso della navigazione.

» Art. 86. Indipendentemente dalle carte » enunciate nella presente legge, delle quali » debbe esser provveduto ogni legno, che » esce dai porti, o dalle marine del nostro » Regno, sia che navighi per l'estero, sia » che navighi da un luogo all'altro del Regno, e per qualunque commercio, ed industria, dee il Capitano, o padrone esser » munito del ruolo di equipaggio.

» Art. 87. I contravventori alle disposizioni dell'articolo antecedente, saranno » soggetti alle pene prescritte negli articoli » 28, 33 e 47 del nostro decreto del dì 1° di » agosto 1816.

» Art. 89. Non si lascerà partire alcun bastimento del Regno, o forastiero, se il » Capitano non avrà presentato alla deputazione di salute la bolletta di spedizione » enunciata nell'art. 75.

» Art. 89. Le contravvenzioni a tutti gli » articoli precedenti, saranno trattati con » metodi giudiziarii.

» Art. 90. I prodotti delle ammende, confische e transazioni, saranno ripartiti con » metodi in vigore.

» Art. 91. I contabili delle dogane dei nostri dominii di là del Faro, saranno tenuti » di trasmettere in ogni mese il conto, ed » il risultamento della riscossione de' dritti » di navigazione il Direttore della gran dogana di Palermo, qual membro della commessione principale della navigazione di » commercio.

» Egli li farà verificare, stabilendo la corrispondente scrittura. In ogni bimestre il » Direttor generale dei dazii indiretti farà » conoscere alla direzione generale di navigazione in Napoli lo stato dei prodotti.

» Art. 92. Gl'impiegati di dogana, saranno » tenuti qualora ne fossero richiesti da quelli » della nostra marina reale, di dare tutte le » notizie di mare che gli potranno avere: e » costoro saranno obbligati di comunicare » ai primi (di officio) tuttociò che potrà interessare le dogane.

» Art. 93. Dovendo tutte le autorità concorrere al medesimo scopo, gl'impiegati » di dogana, quelli di marina, quelli della » salute, e della polizia, si avvertiranno a vicenda dei legni, che vengono ad approdare in qualunque punto del nostro Regno, » ed accorreranno immediatamente per eseguire le loro rispettive funzioni.

» Art. 94. A contare della pubblicazione » della presente legge, la legge dei 30 luglio » 1818, ed i decreti posteriori relativi alla » navigazione di commercio ai nostri dominii di quà e di là del Faro, restano aboliti.

» Vogliamo e comandiamo, che questa nostra legge da noi sottoscritta riconosciuta » dal Consigliere Ministro di Stato, Ministro » Segretario di Stato di Grazia e Giustizia, » munita del nostro gran sigillo, e contrasegnata dal nostro Consigliere Ministro di » Stato Presidente del Consiglio de' Ministri » e registrata, e depositata nel Ministero, e » Real Segreteria di Stato della Presidenza » del Consiglio dei Ministri, si pubblichi colle ordinarie solennità per tutt'i nostri » Reali dominii per mezzo delle corrispondenti autorità le quali dovranno prender-

» ne particolare registro, ed assicurarne
» l'adempimento.

» Il nostro Consigliere Ministro di Stato
» Presidente del Consiglio dei Ministri è spe-
» cialmente incaricato di vegliare alla sua
» pubblicazione.

» Napoli il dì 25 febbraio 1823 — Firma-
» to Francesco.

» Il Consigliere Ministro di Stato Ministro
» Segretario di Stato di Grazia e Giustizia—
» Firmato Marchese Tommasi—Il Consiglie-
» re Ministro di Stato Presidente interino
» del Consiglio dei Ministri—Firmato de Me-
» dici — Pubblicata in Napoli nel dì 12 di
» aprile 1826 ».

Con altro decreto del 20 aprile 1827 ven-
ne disposto « che della sua pubblicazione ri-
» maneva derogato l'art. 74 della legge di
» navigazione di Commercio del 25 febbraio
» 1826, e quindi abolito il dritto di riatta-
» zione su' legni esteri di carlini 6 a tonnel-
» lata ».

Con altro decreto del 17 dicembre 1827
venne abolito « che il dritto d'importazione
» su'bastimenti esteri acquistati dai sudditi
» di S. M. rimaneva fissato a duc. 2 a ton-
» nellata. Che i legni esteri che si riducano
» in pezzi pagano sui diversi articoli che li
» compongono i dazii stabiliti nella tariffa.
» Che i legni acquistati all'estero sono sog-
» getti nella immissione a pagare i dritti do-
» ganali e di navigazione, fino a che non ab-
» biano ottenuto l'atto di riconoscimento.

Con circolare del 2 aprile 1828 fu dispo-
sto « che un legno, il quale per effetto di
» riattazione eseguite all' estero ha accre-
» sciuto il numero delle tonnellate, è tenuto
» a pagare, al giungere nel Regno, il dritto
» d'immessione sull'aumento ».

Con altra circolare del 13 gennaio 1828
venne stabilito « che i dritti di spedizione
» sono dovuti una sol volta nel corso del
» mese: che se un bastimento li ha pagati
» all'ingresso ed alla uscita di un porto deve
» esserne esente se approda nello stesso
» porto o in un'altro nel corso del mese.
» All'opposto se un bastimento avendo pa-
» gato in un mese il dritto di spedizione al-
» l' entrata ed all' uscita, entri nel corso di
» esso nello stesso, o in altro porto, e ne
» esca nel mese seguente sarà esente da tal
» dritto all' entrata, e pagherà solo quello
» dell'uscita ».

Altra circolare del 30 aprile 1828, dichia-
rava « che i bastimenti che entrano in un
» porto per fortuna di mare, non sono esenti
» dal dritto di spedizione ».

Con decreto del 10 giugno 1828 venne
sciolto il dubbio, se il credito del nolo sia
più privilegiato del dazio doganale, e venne
sancito « che il credito del nolo non avrà al-
» cun privilegio sul dazio doganale, che la
» preferenza sarà sempre soddisfatto ».

§ 3.

Paghe del guardiano, e spese di guardia del bastimento del suo ingresso nel porto fino alla sua vendita.

Nel terzo luogo la legge parla del guar-
diano, e spese accessorie per la vigilanza del
legno. Nella specie non è quistione del custo-
de stabilito al sequestro del legno. Gli sti-
pendi di costui sono compresi nelle spese
giudiziarie. Ogni bastimento nel porto è
confidato ad un custode, che è sempre qual-
che vecchio marinaro, sulla cui probità si
crede poter fidare, sia a cagione del fuoco,
sia per impedire la ruberia degli attrezzi,
arredi, ed utensili del bastimento. Si tratta
quindi al caso di un custode ordinario, e lo
stipendio adunque di un tal guardiano, non
è che il salario di una persona di servizio,
ora, secondo il dritto comune tale credito
dee esser pagato in preferenza delle provvi-
sioni da bocca, come c'indica l'art. 1790 ll.
cc. Il suo privilegio è altresì fondato sulla
stessa ragione che ha invigilato alla conser-
vazione del pegno comune.

§ 4.

L' affitto del magazzino per la conservazione degli arredi ed attrezzi del legno.

Qui si tratta del privilegio del locatore.
Esso specialmente si ottiene sugli effetti che
si trovano nei magazzini che ha fittati.

Bisogna però fare una distinzione necessa-

ria, fra la vendita del solo bastimento, dalla vendita del bastimento istesso con gli arredi ed attrezzi.

Se il solo bastimento è venduto, e gli arredi ed attrezzi sono posti nei magazzini di più persone, queste concorreranno fra esse senza anteriorità di doti, per rata sull' ammontare della vendita del bastimento; per i fitti dovuti degli arredi, sebbene sia di principio stabilito, che quando l' accessorio e disgiunto dal principale,debbono essere affetti da debiti che loro sono particolari; ma nella nostra ipotesi è un favore della Legge verso il commercio marittimo.

Se al contrario il bastimento, in seguito e congiuntamente ad esso gli attrezzi ed arredi sonosi venduti i *locatori* concorreranno pro rata sulla vendita del bastimento; e per il rimanente che loro sarebbe dovuto, ciascuno di essi ha un privilegio di pegno sugli accessori del bastimento di cui è il detentore, perchè la cosa mobiliare è naturalmente il pegno del locatore.

§ 5.

Spese di mantenimento del bastimento, e suoi attrezzi, fatte dopo il suo ultimo viaggio, ed il suo ingresso nel porto.

La legge loca al 5° *luogo* le spese di mantenimento del bastimento e de' suoi attrezzi ed arredi fatto dopo il suo ultimo viaggio e del suo ingresso nel porto. Tali spese godono del privilegio per unica ragione, perchè colui che ha contribuito al mantenimento, conservazione,o miglioramento della cosa, ha privilegio per ciò che è a lui dovuto. Un tal dritto di privilegio vien garentito dal comma 3.° dell'art. 1971. delle nostre LL. CC. così espresso.

« 3. Le spese fatte per la conservazione delle spese. »

§. 6.

Salarii e stipendii al capitano ed equipaggio, impiegato nell'ultimo viaggio.

Non si può loro a disputare questo privilegio, per tali persone nell'occasione dell'ultimo viaggio. Questo privilegio è tanto più sacro, in quanto la gente di mare ha contribuito anch'essa alla conservazione del bastimento. Tale credito è stato sempre posto ai *primi luoghi* di preferenza. Gli stipendii dei marinari dice Cleirac su l' art. 8. n.° 31 dei giudizi di Oleron, e sull' art. 8. n.° 4. del titolo della giurisdizione, sono preferibili a tutti gli altri debiti:

Il Consolato di mare in Francia allo art. 135. vuole, che se anche un chiodo restasse del bastimento, esso sia impiegato a pagare il salario dei marinari (1).

Non si può loro disputare questo privilegio rimettendoli a farsi pagare sul nolo delle mercanzie, sotto pretesto ch' esso è obbligato ai loro salarii ugualmente come il corpo del bastimento, dal perchè è premesso ad un creditore, che ha più vie per farsi pagare del suo credito, eliggere quella che gli è attualmente aperto, qualunque interesse abbian gli altri creditori di fargliene sceglierе un'altro.

Si osservi, che il capitano ed i minori impiegati nell' ultimo viaggio sono i soli che godono un sol privilegio. Non se ne accorda alcuno a quelli, che fatto avessero un viaggio anteriore. Costoro debbono imputare a loro stessi di non essersi fatti pagare. Questo privilegio deesi applicare a ciò che potrebbe esser dovuto ai capitani, e marinari che han fatto l' ultimo viaggio, a motivo, di quanto potrebbe esser loro dovuto per un viaggio; ed è una conseguenza della disposizione della legge che non accorda il privilegio, che per i salarii dell'ultimo viaggio. Ciò che può esser dovuto per un' altro, non forma più, che un credito ordinario.

(1) Dritto anseatico libro 9. art. 5. ibit. Kurieke, pag. 670, 801.
Basnage delle ipoteche p. 70.
Pothier cont. a camb. mar, n. 54.
Idem cont. di nol. n. 52.

§. 7.

Le somme improntate al Capitano per l'ultimo viaggio inservienti per il bisogno del bastimento, ed il rimborso del prezzo delle mercanzie da lui vendute per lo stesso oggetto.

Dopo questi differenti crediti di sopra mentovati, la legge chiama nel settimo ordine le somme imprestate al Capitano ec.

Parrebbe che i creditori di quella natura, senza il soccorso dei quali il bastimento non avrebbe potuto terminare il suo viaggio, dovessero concorrere con le persone dell' equipaggio. Ciò non ostante è indubitato, che in qualunque sito il bastimento fosse stato ritenuto, non potendo continuare il suo viaggio, i marinari avrebbero trovato i mezzi di farsi pagare dei loro salarii sul medesimo.

Quindi la preferenza che questo articolo lor dà è giusta per tutti i riguardi, e tanto più che essi contribuiscono in una maniera anche per il loro travaglio più efficace, al ritorno del bastimento, che non avrebber fatto tutti i creditori; prestatori, o altri, e quanto che da un'altra parte essi non hanno che il bastimento ed il nolo per pegno dei loro salarii.

È anche da osservarsi che il privilegio di cui è quistione, non ha luogo, al pari del precedente, che per i crediti sorti nell'ultimo viaggio, e pel rimborso delle mercanzie vendute durante questo viaggio, per i bisogni del bastimento. Quelli che deriverebbero da un viaggio anteriore, o da prestiti fatti prima della partenza, non possono essere locati al settimo ordine dei privilegii.

Per regola generale il Capitano non può prender danaro a mutuo nel luogo della dimora dei suoi armatori senza loro autorizzazione; ma in qualunque altro luogo e nel caso di necessità e sopra tutto urgente bisogno, egli può farsi improntare senza il loro consenso, o pur vendere mercanzie, osservando le formalità richieste dal codice.

Le leggi nuove al pari delle antiche mettono i crediti delle merci vendute allo stesso livello dei crediti degl'imprestiti fatti durante il viaggio, perchè il denaro provegnente dalle merci così vendute è un vero denaro prestato per i bisogni del bastimento. Il privilegio adunque debb' essere lo stesso di quello concesso al mutuante: e per conseguente sì gli uni che gli altri deggiono venire a concorrenza.

È necessario però fare una osservazione su questa regola generale, ed è che quando vi ha più imprestiti o vendite fatte in diverse epoche, ma sempre durante lo stesso viaggio, non ha luogo la concorrenza, ma si segue allora l' ordine inverso dall' anteriorità. Così l' ultimo imprestito è anteposto al penultimo; questo al precedente, e così risalendo.

Lo stesso è per le vendite delle mercanzie. Tanto prescrive il secondo comma dell' art. 314 leg. di eccez.

Un esempio rende facile per tutto comprendere. Un Capitano giunge in Livorno, dove prende delle somme sul corpo del bastimento. Dà fondo in seguito a Genova, dove prende altre somme per i bisogni del viaggio: di là va in Ispagna, ove prende delle somme per il medesimo oggetto. I terzi mutuanti sono preferiti ai secondi ed i secondi ai primi, *sic erunt novissimi, primi, et primi novissimi*, perchè si presume sempre, che l' ultimo prestito abbia contribuito a salvare il pegno comune, *salvam fecit pignoris causam*, vale a dire che l'ultimo mutuante, mettendo, con il prestito in istato da proseguire il suo viaggio, ha conservato al primo ed al secondo il loro pegno. Questi principî sono tratti dalle leg. 5 e 6 ff. *qui potioris in pignore vel hipotheca habeatur*: che sono state adattate ai nostri usi, e seguite nella maggior parte dei dottori nelle loro decisioni, come osservasi da

Stimmano part. 4, cap. 6, n. 650.
Loccenio lib. 2, cop. 6, n. 8.
Vinnio p. 55.
Casaregis disc. 18 n. 14.
Marquardo lib. 2, cap. 8, n. 78.

Ben'altro sarebbe se le vendite, e gl' imprestiti sono stati fatti nello stesso luogo, come se, a cagion di esempio nell'approdare a Genova il Capitano fosse stato costretto a

prendere a prestito molte somme di danaro da varii particolari, allora questi diversi creditori verrebbero a concorrenza nel medesimo privilegio e niuno potrebbe esser preferito, perchè non sarebbe già il caso di poter dire che l'uno abbia contribuito a salvare il pegno dell'altro.

Perciò questi crediti sarebbero ordinati e collocati in concorrenza fra loro, senza che si avesse riguardo alla data dei loro rispettivi contratti.

Quello che nel corso della navigazione ha improntate somme al Capitano, non è obbligato di seguire il suo denaro e di provarne la utilità dell'impiego.

Egli è sufficiente per aver privilegio sul bastimento, che l'atto di mutuo enunci secondo le regole prescritte ch' esso è stato *causato dai bisogni della navigazione*. La infedeltà del Capitano non potrebbe nuocere al terzo il quale ha contratto con lui in buona fede. Questi è l'opinione di *Valin*, *di Pothier*, *e di Emerigon*.

Il privilegio non cessa perciò di competere al mutuante, abbenchè l'atto di mutuo sia tutt'altro che un contratto a cambio marittimo. Oggidì il Capitano può ricorrere all'impronto semplice, per mezzo di lettera di cambio o altrimenti; per convenire ai bisogni del bastimento come si vedrà in seguito.

Lo stesso è rispetto al mutuante a cambio marittimo, il quale gode del dritto di esercitare il privilegio, sebbene il contratto formato sia con scrittura privata. Sull'oggetto dice Pothier « ch' è vero non esser la stessa » cosa per i terzi come per il mutuatario, » verso i quali il mutuante vorrebbe eserci- » tare il privilegio annesso a tale contratto; » la data per iscrittura privata non è riputata » certa relativamente ai terzi, se essa d'al- » tronde non costa, che dall'atto ». Ma questa regola dettata da Pothier, non ha luogo che in materia d' ipoteca; ben altro è allorchè trattasi di privilegio, come osserva *Basnage*, *delle ipoteche pag*, *318*.

Del resto il contratto a cambio marittimo per scrittura privata, è legale, solo perchè quella forma è stata adattata dall'art.301, il quale non è che la ripetizione dell'art. 1 del tit. 5 del lib. 3 dell'ordinanza di marina francese. I contratti a cambio marittimo per scrittura privata, concorrono con quei dal notaio rogati, purchè siano al medesimo grado di privilegio. « I creditori in pari grado di pri- » vilegio; osserva Valin, debbono essere col- » locati in concorrenza fra loro, senza por » mente se i titoli di credito siano autentici, » o per scrittura privata ».

§. 8.

Le somme dovute al venditore, somministratore ec.

La legge ha situato all' ottavo ordine dei privilegiati, le somme dovute al venditore, ai somministratori, ed agli operai impiegati alla costruzione, *se il bastimento non ha fatto ancora alcun viaggio*, e le somme dovute alli creditori per provvisioni, lavori, mano di opere, racconciamento, vettovaglie, armamento e corredo, prima della partenza del bastimento, *se esso ha già navigato*.

Sembra dal dichiarato della legge istessa, che il venditore della nave perde il suo privilegio, dacchè la nave da lui venduta ha fatto un viaggio.

Valin combatte questa conseguenza nell'art. 17 del tit. 4 lib. 1 della stessa ordinanza di marina francese; e non l'ammette, che riguardo ai somministratori ed artisti, che han lavorato sotto gli ordini del venditore.

È vero, dice egli, che dall'art. 2 del tit. 1 lib. 3 ne segue, che il vascello il quale ha fatto un viaggio sotto il nome del compratore, non è più affetto ai debiti del venditore, ma questo articolo non si applica, che contro i creditori del venditore, e non contra lui stesso, in profitto del quale la nave resta sempre unita al privilegio pel resto del prezzo della vendita, qualunque viaggio, che il compratore gli abbia fatto fare. Che questo compratore prescrive contro i creditori del suo venditore, nulla vi è in ciò che non sia naturale, giacchè non prescrive, che contro delle persone alle quali nulla deve, ma che la disposizione gli dovesse servire per mettersi al coperto di ciò, che resta dovendo al suo venditore sul prezzo della vendita, questo è ciò, che assolutamente ripugnerebbe.

Per giusto che sembrò questo raziocinio di Valin; a noi sembra che tale scrittore confonda il credito in sè stesso, con il privilegio che può accompagnarlo; che l'articolo non dice, che il credito del venditore per il prezzo della vendita sarà estinto, con il viaggio, che il bastimento avrà fatto dopo, ma solamente che il privilegio sarà scancellato, il che è cosa ben diversa.

Il privilegio dei somministratori abbraccia la totalità del bastimento, benchè la somministrazione sia fatta al Capitano nel luogo medesimo della dimora dei proprietarii, e senza loro speciale autorizzazione, purchè il Capitano sia incaricato da questi della cura di attrezzare, di raddobbare, e di armare il bastimento.

Una quistione importante nasce dal privilegio dei carpentieri, e degli altri operai incaricati alla costruzione, o al raddobbo di un bastimento. Se l'intraprenditore che ha ricevuto dal proprietario l'intero prezzo della costruzione, oppure del racciamento del bastimento, non ha soddisfatto gli operai, ed i somministratori, questi avranno azione personale contro il proprietario, o privilegio sul bastimento?

Si risponde, esser di dritto comune, che coloro i quali provvedono l'intraprenditore senza l'ordine del proprietario, *domino non mandante*, non hanno alcun privilegio sull'edifizio. Le leg. 1 ff. *in quibus causis pignus vel etc.* e 24 §. 1 *ff. de reb. acut. jud.* accordano il privilegio sulla cosa costrutta o riparata, e colui il quale per ordine del proprietario ha prestato il suo denaro all' intraprenditore: ma se il prestito fosse stato fatto *senza saputa del proprietario*, *o senza suo ordine*, ed il proprietario avesse pagato questo intraprenditore, allora altra azione non rimaneva a quello, che avea fatto l' imprestito, se non contro colui al quale aveva imprestato. Lo stesso a riguardo degli operai di una casa fabbricata a cottimo, i quali han fidato nel costruttore e non hanno immediatamente lavorato per il proprietario (1).

(1) Veggasi Domat lib 3, tit. 1, sez. 5, n. 10. Le Camus, su l'art. 176 della consuetudine di atto di notorietà del 23 agosto 1746 tit. 3 Parigi del giorn. nel Parlam. di Brettagna pag. 749.

Art. 1798 cod. civ. pari all'art. 1644 delle LL. CC. così espresso: « I muratori, i falegnami, e gli altri artefici, che sono stati » impiegati alla costruzione di un'edifizio, o » di altra opera data in appalto, non ànno » azione contro colui, a vantaggio del quale » si sono fatti i lavori, se non a concorrenza » di quanto egli si trova in debito verso » l'appaltatore nel tempo in cui si è intentata la loro azione ».

Per togliere ai somministratori ed agli operai il privilegio, ch'è loro assicurato nel bastimento per forza di legge, fa d'uopo necessariamente, che il proprietario fornisca la pruova contro di essi, cioè, che avevano avuto sin dal principio, conoscenza del contratto fatto con il costruttore; che per conseguenza, la costruzione del bastimento era per appalto, e che essi costruttori erano impiegati per conto dell'appaltatore. La giustizia tanto richiede, altrimenti degl' infelici operai ed i somministratori, si troverebbero soventi volte vittime di una collusione fraudolenta fra il proprietario ed il costruttore, nel caso d' insolvibilità e di fallimento dell' uno o dell' altro. Si mostrerebbe un contratto di compiacenza e si direbbe a coloro, *provateci che non avete avuto cognizione*, come se essi potessero somministrare la pruova di una negativa, come se non fosse qui una eccezione per parte del proprietario o del costruttore, e come se qualunque reo convenuto non dovesse provare la sua eccezione.

Se tale pruova è somministrata, allora i somministratori e gli operai non sono più, che i creditori del costruttore, sul quale hanno fondato la speranza dei loro averi, e questi diviene il solo privilegiato sul bastimento. Ma in questo caso i somministratori e gli operai, possono mettere sequestro per i loro salarii sulla porzione del prezzo del bastimento, che può spettare al costruttore.

In conseguenza è da conchiudersi, che i somministratori e gli operai impiegati alla costruzione del bastimento debbono godere del privilegio ad essi accordato, a meno che nel principio non sieno stati avvertiti di farsi pagare dallo appaltatore, sotto pena di non aver più privilegio sul bastimento.

§. 9.

Le somme imprestate a cambio marittimo sopra il corpo, chiglia ec.

La legge colloca al nono ordine dei crediti privilegiati, le somme mutuate a cambio marittimo sul corpo, su la chiglia, su gli attrezzi e sugli arredi per racconciamento, provvisioni da bocca, armamento e corredo del bastimento prima della sua partenza.

Presso i Romani colui che improntava denari per acquistare, costruire, riparare, o attrezzare un bastimento aveva per sicurtà del suo credito privilegio sul bastimento istesso. *Qui in navem extruendam, vel instruendam credidit, vel etiam emendam, privilegium habet leg. 26 e 34 ff. de rebus auctoritate judicis possidentis etc.* Ma questo privilegio era puramente personale, non era proprio che per allontanare i creditori chirografarii, e non aveva alcuna forza contra i creditori ipotecarii.

Però se fra i creditori, che avevan già preso ipoteca sul bastimento uno di essi dava del denaro per ripararlo, e per rinnovare le provvisioni durante il viaggio egli era preferito agli altri perchè aveva conservato il legno comune. *Hujus enim pecunia salvam fecit totius pignoris causam. LL. interdum 5 e 6, qui potior. in pign. vel ipoth. habeantur.*

Ma se la somministrazione fosse stata fatta da un terzo, il quale non avesse nessuna ipoteca preesistente sul bastimento, questo terzo ridotto al semplice privilegio personale era escluso dagli ipotecarii. Tale è il senso della famosa legge *interdum* attestata dagli autori. Veggasi

Ansaldo, dis. 90, n. 14.

Vinnio, quest., lib. 2, cap. 4.

Donello, de pignor. p. 580.

In varii casi, abbiamo anche noi adattata ai nostri usi la legge *interdum*, ma il privilegio personale, di che parlano le leggi romane, è ignoto alla nostra legislazione.

Ogni privilegio porta con sè ipoteca tacita e privilegiata, almeno sulla cosa che ne è l' oggetto. La ipoteca comune, dice Lèvoniere, regole del dritto cap. 4, sez. 1, pag. 439, regolasi dalla data della obbligazione, ed il privilegio vien regolato dalla causa onde nasce, ed è anteposto alla ipoteca comune, comunque anteriore ad esso.

Perciò il mutuante a cambio marittimo sia che avesse una ipoteca preesistente sul bastimento, nel senso delle romane leggi; sia che non ne avesse, gode ugualmente del privilegio accordato dall' art. 196 delle nostre leggi di eccezione.

Un tal privilegio è acquistato dal mutuante, sia che egli abbia dato il suo denaro ai proprietarii, sia che lo abbia dato al Capitano per il medesimo oggetto nel caso previsto dalla legge, giacchè un'impronto fatto in un luogo, prima della partenza, senza una speciale autorizzazione degli armatori del bastimento, non dà azione e privilegio, che su la porzione che questo Capitano potrebbe avere sul bastimento e sul nolo art. 312 leg. di comm. del pari il danaro dato ad uno dei chirografarii non dà privilegio che sulla sua porzione del bastimento e del nolo.

Il mutuante sopra *corpo e facoltà*, gode di un privilegio solidale sovra l' uno, e sovra l'altro oggetto. Il corpo e la facoltà formano una sola massa rispetto a lui. Il mutuatario con una congiunzione *re, et verbis* ha formato un solo capitale dell'interesse, ch'egli aveva sul bastimento e sulle merci.

Questo capitale per privilegio è senza distinzione nè divisione; ed è obbligato al mutuante, il quale può pagarsi sovra l' uno, e sovra l'altro dei due oggetti, e sopra tutti e due presi insieme.

Veggasi Emerigon t. 2, cap. 12, sez. 2, n. 1. trattato delle assicurazioni cap. 17, sez. 14.

Far si potrebbe una domanda; se il viaggio del bastimento è interrotto a causa di un sequestro prima di salpare dal porto, i mutuanti a cambio marittimo possono essi godere del medesimo privilegio? La ragione di dubitarne, stà nel perchè, la legge si occupa dei mutuanti a cambio marittimo prima della partenza, nè il privilegio ad essi accordato con l'art. 197 del cod. di comm. sembra indefinito, e perchè l'art. 311 dello stesso Codice, obbliga generalmente il bastimento, gli attrezzi, gli arredi, ed anche il nolo acquistato *con privilegio* al capitale, ed all' inte-

resse del danaro dato a cambio marittimo sul corpo e sulla chiglia del bastimento.

Non vi è dubbio, che la legge nuova si occupa del danaro dato a cambio marittimo prima della partenza, in questo senso appunto vi è stato veramente il contratto a cambio marittimo, ed il danaro è stato traettizio. Il contratto non diviene veramente a cambio marittimo, che al momento della partenza del bastimento; *ex ead. die*, *periculum spectato creditorem L. 3 ff. de nautico fenore*; e se il bastimento non fa alcun viaggio, il danaro non è traettizio, e quindi non è passibile di privilegio. Egli è dell' essenza del contratto a cambio marittimo, che vi sia un rischio marittimo a carico del mutuante. Che se il denaro dato a cambio marittimo è stato consumato nel luogo stesso dove è stato dato, esso non ha corso rischio marittimo non è dunque traettizio

Caeterum si eodem loci consumatur, *non erit trajettizia L. 1 ff. ut supra.*

In fatti, come il pericolo del danaro non è a carico del creditore, se non dal momento in cui il bastimento mette alla vela, così il privilegio per questo danaro nautico, non ha luogo, che dal momento in cui comincia ad esservi rischio per il mutuante. Se non vi ha rischio marittimo con la partenza del bastimento, non vi è danaro traettizio, non vi è contratto a cambio marittimo, e per conseguenza non vi è privilegio acquisito.

Sorge qui altra quistione di sapere, se il denaro imprestato per un viaggio precedente e lasciato per continuazione o rinnovamento abbia egualmente privilegio.

Nella antica giurisprudenza, il creditore del denaro lasciato per rinnovamento doveva avere un privilegio posteriore a tutti gli altri, e che in niun modo nuocesse ai proprietarii del bastimento, meno quando questi ultimi non avessero ratificato il rinnovamento fatto dal Capitano.

Veggasi Emerigon tom. 2, pag. 573.

Il codice di commercio nulla ha cambiato a questo principio di giustizia.

Di fatti con l'art. 314 vien detto: « I pre» stiti fatti per l' ultimo viaggio del basti» mento sono rimborsati in preferenza delle » somme prestate per un precedente viaggio » ancorchè si trovi dichiarato, che queste » sieno state lasciate per continuazione o » rinnovazione ». In tal modo il denaro lasciato per continnazione o rinnovazione è ugualmente privilegiato, ma vien dopo tutte le somme imprestate per l'ultimo viaggio.

La ragione di preferenza per queste ultimo stà nel perchè si dee presumere che tali somme hanno posto il bastimento nello stato da fare il viaggio, il che non si può dire per quelle le quali prestate per un primo viaggio, sono state lasciate per rinnovamento o continuazione di un secondo viaggio.

Egli è vero, che il mutuante aveva la facoltà di farsi pagare, e di dare in seguito nuovamente il suo denaro a cambio marittimo per il secondo viaggio; ma non avendolo fatto, ed essendosi contentato di rinnovare l'obbligo, egli è ben giusto, che un'altro, con il denaro del quale sarà stato armato il bastimento abbia la preferenza sopra lui. Di questa opinione è *Valin lib. 3, tit. 5, n. 10* — *Pothier*, *cont. a cambio marittimo n. 51.*

Finalmente non dee perdersi di mira, che i proprietarii del bastimento, non saranno tenuti al pagamento di questo denaro, ove il rinnovamento sia seguito per fatto del solo Capitano, senza loro consenso, o ratifica.

Di fatti i proprietarii del bastimento han potuto credere, che al ritorno del primo viaggio i prestiti eran stati rimborsati dal Capitano; e quindi fiduciando in tal credenza han potuto permettere che se ne facessero dei nuovi per il secondo viaggio.

Sarebbe troppo pericoloso lasciando in balia del Capitano di poter cumulare così i prestiti di varii viaggi, la cui conseguenza li renderebbe al proprietarii passibili della totalità dei prestiti. Il mutuante per il primo viaggio deve imputare a sè stesso, di non essersi fatto rimborsare il suo denaro al ritorno del bastimento; o almen di non aver preso l'autorizzazione o la ratifica dei proprietarii del bastimento, perchè lasciandolo, s'intende per rinnovamento. A buon conto, per qual sia titolo cadono gl' imprestiti, la legge ha stabilito, che la preferenza spetta a quell' imprestito che à avuto luogo per l' ultimo viaggio del bastimento.

§. 10.

Somme dei premii di assicurazione fatte sul corpo, sulla chiglia, attrezzi ec.

La legge al decimo luogo dei privilegiati ha situato i crediti derivante dai premii di assicurazione fatta sul corpo, o sulla chiglia, su gli attrezzi, su gli arredi; sull'armamento e corredo del bastimento, dovuti per l'ultimo viaggio.

Le antiche ordinanze non parlavano di questo privilegio, perchè supponevano, che il premio di assicurazione si pagava a denaro contante nel farsi la polizza: ma sempre non si verifica. L'uso in molti porti è quello di non pagare il premio se non dopo l'arrivo del bastimento a buon porto, ossia, in salvamento in questo caso l'assicuratore del bastimento, ha senza dubbio un privilegio sul corpo del bastimento per il pagamento del premio.

Però bisognava osservare, che questo privilegio non è legato che al premio dell'assicurazione dell'ultimo viaggio.

Col mettere la legge nel decimo luogo dei privilegiati i premii di assicurazione, si vede bene; che il mutuante a cambio marittimo è preferito agli assicuratori, il che parve al signor Delvincourt formare un'antinomia fra l'art. 197, e l'art. 322 del Codice di Commercio, che si trascrive.

» Art. 322. Se della valuta dello stesso » bastimento e dello stesso carico, siasene » una porzione ricevuta a cambio marittimo, e l'altra assicurata, il prodotto della » robba assicurata dal naufragio verrà divisa tra il mutuante a cambio marittimo per » il suo capitale solamente, e l'assicuratore » per le somme assicurate *pro rata* del loro » interesse rispettivo senza pregiudizio dei » privilegi stabiliti dall'art. 197 ».

Qui l'assicuratore ed il mutuante a cambio marittimo non concorrono insieme, nel mentre che il trascritto art. 322 li fa concorrere *pro rata* del loro interesse rispettivo, sul prodotto delle cose ricuperate dal naufragio.

Ma è facil cosa conciliare questi due articoli sul riflesso, che nell'art. 197 si tratta da una parte di un capitale dato dal mutuante a cambio marittimo, e dall'altra non si parla che di un premio, il quale altro non è per l'assicuratore, se non un benefizio: *Certat de lucro captando.*

Il pagamento di questo beneficio è ben lungi del dover godere lo stesso favore che gode il rimborso di una somma principale, la quale ha contribuito direttamente e fisicamente alla esistenza degli effetti posti in rischio. Nell'art. 322 non si tratta più del premio dovuto allo assicuratore, al contrario si tratta dello stesso capitale: *Certat de damno vitando.* Allora sono due capitali che concorrono insieme, e che debbono fruire del medesimo privilegio.

Pare chiaro adunque che l'antinomia dichiarata dal signor Delvincourt non stia.

Però fa d'uopo osservare fin da questo momento che l'art. 322 ripetuto, contiene una restrizione alla sua disposizione generale, allorchè dice—*Senza pregiudizio dei privilegii stabiliti dall'art. 197* — Il che eccettua un caso particolare al quale essa non può estendersi. Di fatti, se in un luogo dove ha dato fondo il legno, il Capitano impronta a cambio marittimo delle somme per i bisogni del bastimento, ed assetta il bastimento già assicurato, il mutuante a cambio marittimo dev'essere preferito agli assicuratori su gli effetti ricuperati dal naufragio non solo per il suo capitale, ma altresì per il lucro marittimo, perchè avendo imprestato per soccorrere la cosa assicurata, s'intende che egli ha imprestato per conto degli assicuratori. Non è qui più il caso del mutuante prima del viaggio, il quale non ha maggiori diritti dell'assicuratore su gli effetti salvati dal sinistro. *Veggasi le osservazioni della Corte di Cassazione di Parigi al tom. 1, pag. 22 ec.*

§. 11.

Danni-interessi dovuti ai noleggiatori ec.

Nell'undecimo ed ultimo luogo dei privilegiati, vengono i danni-interessi dovuti ai noleggiatori, per difetto di consegna delle mercanzie, che hanno caricate, o per lo rimborso delle avarie sofferte dalle dette mercanzie, per colpa del Capitano, o del-

l'equipaggio. Questa disposizione della legge spiega chiaramente i due soli casi nei quali i caricanti e noleggiatori possono presentarsi onde godere del privilegio.

All' infuori di questi due casi, i caricanti non possono pretendere alcun privilegio; giacchè se si trattasse solamente dei danni-interessi richiesti da un noleggiatore, il quale alla occasione di un sequestro reale del bastimento o altrimenti, sarà stato costretto di ritirare da questo le merci che vi avea caricate, oppure non avrà potuto far la sua caricazione, è evidente che a tal riguardo il suo credito è semplice e ordinario senza alcuna sorte di privilegio. Perciò quando vi sono fra gli opponenti dei n. .catanti caricanti, o noleggiatori privilegiati per danni-interessi, il loro interesse va all' ultimo ordine.

Bisogna però far osservazione, che per poter far uso di tal privilegio debbono essi non aver ricevuto le loro merci, nè aver pagate il nolo, senza protestarsi.

Sarà tenuto conto della responsabilità del proprietario del bastimento relativamente al fatto del Capitano e dell'equipaggio in apposito ed adatto luogo, e propriamente quando si tratterà delle avarie sofferte per colpa di questi ultimi.

Finalmente l'ultima disposizione dell' art. 497, dice » che i creditori compresi in ciascuno dei numeri di tale articolo verranno in concorrenza, e per rata in caso d'insufficienza del prezzo ».

Tale disposizione della legge è ragionevole, e giusta. È regolare che coloro i quali esercitarono un dritto eguale, lo sperimentino tutti uniti in concorrenza. *Qui aequali utuntur jure, inter se concurrere debent.*

In ciò non può esservi difficoltà veruna. Essi dividono per contributo la somma appartenente all'ordine del loro privilegio, se vi è *deficit*.

Una osservazione che conviene a tutte le graduazioni, si è, che ogni creditore, il quale è collocato, lo è tanto per la sorte principale; quanto per i suoi interessi e per le spese.

Ciò risulta dall'art. 707 delle leggi di eccezione, e dalla *leg. 18. ff. qui potior in pignore*. In fatti nascendo la obbligazione per il principale e gl' interessi da una medesima ragione, e da un medesimo contratto lo stesso privilegio compete per tutto. *Non tantum sortis, sed etiam usurarum potior, etc.*

In una parola gl' interessi e le spese del pari che il principale deggiono esser pagati con lo stesso privilegio.

Vi ha ancora un'altro privilegio non meno importante, che risguarda egualmente tutti i creditori privilegiati. Se i beni del debitore sono messi in vendita, i creditori hanno il diritto di chiedere la distrazione degli effetti sottoposti al loro privilegio.

Di fatto, non sarebbe giusto che il creditore privilegiato fosse obbligato seguire un istanza generale, ed a vedere assorbire in ispese la cosa che deve garentire il credito privilegiato, il quale gli dà per la sua natura un'azione reale di quasi-proprietà.

Un'esempio sviluppa il dedotto. Il bastimento di un fallito, sul quale Tizio aveá portato del denaro a cambio marittimo, arriva. Una dimanda di sequestro è intentata per tutti i suoi beni. Siccome il mio privilegio è particolare sulla cosa che n' è affetto, derivante dalla quasi proprietà che mi è devoluta nella mia qualità di mutuante, così ho il dritto di reclamare il mio pagamento sul bastimento, ch' è divenuto il mio diretto o principale debitore, di rivendicare la cosa che già mi apparteneva in qualche modo per effetto della natura del mio contratto. Posso adunque rivolgermi contro la cosa stessa, la quale non adempirebbe alla obbligazione contratta, laddove fosse compresa in un giudizio di collocazione.

La stessa regola vale, e debb'esser osservata da coloro i quali hanno un privilegio della stessa natura, giacchè l' art. 197 delle leg. di eccez. si limita a regolare le preferenze, senza punto alterare la natura dei privilegii.

Lo stesso ha luogo in materia di società: i creditori di due società diverse, comecchè i socii sieno le stesse persone hanno un privilegio rispettivo su gli effetti di ciascuna società. Si formano due note di distribuzione o di vendita, perchè i creditori rispettivi hanno piuttosto contrattato con la società di

commercio che con la persona stessa. *Unusquisque enim comune merci magis, quam ipsi credidit.*

In fine l' ordine dei privilegii stabiliti dall'art. 197 ripetuto, non potrebbe esser cangiato dalla volontà del proprietario del bastimento, nè da alcuna stipulazione per parte sua, in detrimento dei creditori, ai quali interessa questo intervento. Tutti hanno contrattato in virtù della legge vigente, e niun' atto autentico anche anteriore, può posporre l' ordine dei privilegii assicurati dalla legge, secondo la natura dei crediti.

Art. 198. Il privilegio ai debitori enunciati nel precedente articolo non può esser esercitato, se non in quanto saranno giustificati nelle forme seguenti.

1. Le spese giudiziali saranno liquidate per mezzo delle tasse da liquidarsi dai Tribunali competenti.
2. I dritti di tonnellaggio od altro per mezzo della quietanza legale dei ricevitori.
3. I debiti indicati nei numeri 3 4 e 5 dell' art. precedente del Tribunale di Commercio.
4. I salari ed i stipendi dell'equipaggio per mezzo de' ruoli di armamento e disarmamento firmati negli uffizi della iscrizione marittima.
5. La somma data in prestito ed il valore delle mercanzie rendute per bisogni del bastimento, durante l' ultimo viaggio, per mezzo di stati firmati dal capitano, avvalorati dal processo verbale firmato dal capitano, e dai principali dell'equipaggio, e giustificanti la necessità, e della vendita delle mercanzie.
6. La vendita del bastimento per mezzo di un atto avente data certa; e la somministrazione per armamento, corredo e viveri del bastimento, per mezzo di memoria, fattura, e stati firmati dal capitano ed approvati dall' armatore, di cui un duplicato sia stato depositato nella cancelleria del Tribunale di commercio prima della partenza del bastimento, o al più tardi dieci giorni dopo la sua partenza.
7. La somma data in prestito a cambio marittimo sul corpo, sulla chiglia, sugli attrezzi, sugli arredi, sull' armamento e sul corredo prima della partenza del bastimento, saranno provati per mezzo di contratti notariali, o sotto firma privata, depositata in copia, o duplicato nella cancelleria del Tribunale di commercio fra dieci giorni della loro data.
8. I premi di assicurazioni, per mezzo di polizza, o di estratti de' libri de sensali delle assicurazioni.
9. I danni-interessi dovuti ai noleggiatori, per mezzo di giudizi o di decisioni interposte da arbitri.

Sommario.

1. — Vantaggio di questa disposizione.
2. — Come dee praticarsi per dimostrarsi il privilegio.
3. — Come si prova il privilegio delle spese.
4. — Come quello dei dritti di pilotaggio, tonnellaggio, scalo, ancoraggio ec.
5. — Come si giustifica il credito per le paghe del guardiano, ed altre spese di custodia del legno.
6. — Come si prova la vendita del bastimento.
7. — In che maniera si giustificano le prestanze sul corpo, chiglia, ed attrezzi del legno.
8. — Giustificazione dei premi di assicurazione.
9. — Dimostrazione de'danni-interessi dovuti ai noleggiatori.

COMENTO

§. 1. Questo articolo mancava nelle antiche ordinanze, ed una tal mancanza era cagione di numerose quistioni. Ora tutte le controversie vengono fortunatamente soppresse sulla realtà dei crediti reclamati, e sfumano tutte le frodi, che potevano pratticarsi a questo riguardo in pregiudizio degli altri creditori.

Questa disposizione, come fu notata dal Consigliere di Stato Begoven nel suo discorso al corpo Legislativo in Francia, era tanto più essenziale, quanto che i crediti dichiarati privilegiati, possono spesso assorbire il pegno comune dei creditori ordinarii.

§. 2. Quelli che vogliono godere del loro privilegio, devono prendere la precauzione di far comprovare i loro crediti nelle forme volute da quest' articolo, dietro la loro natura.

La legge a questo riguardo, non prescrive termine fatale. Fa d' uopo sempre osservare, che l'atto inserviente a stabilire il credito per il quale si vorrà reclamare un privilegio, dee sempre avere una data certa anteriore al sequestro del bastimento: altrimenti la regola diverrebbe illusoria.

Fa mestieri rammentare, che un' atto ha data certa dal giorno in cui è stato firmato, allorchè trattasi di titolo autentico: quando poi è per iscrittura privata, dal giorno in cui è stato registrato, o pure dal giorno della morte di colui o di uno di coloro che lo hanno sottoscritto, o finalmente dal giorno, in cui la sua sostanza sia comprovata in un'atto da un' uffiziale pubblico, come un' atto di deposito, un processo verbale di apposizione di suggelli o d'inventario, giusta il disposto dell'art. 1202 delle nostre leggi civili.

§. 3. Premesse tali nozioni, giusta il primo numero dell'art. 198 le spese giudiziarie e le altre fatte per pervenire alla vendita ed alla distribuzione del prezzo, per dirsi regolarmente stabilite nella cifra, fa d' uopo che siano liquidate per mezzo delle tasse da farsi dai Tribunali competenti; in contrario non possono dirsi regolarmente stabilite a poter godere il privilegio che la legge gli conceda.

§. 4. Il credito riferibile al pagamento dei dritti di pilotaggio, tonnellaggio, scalo, ancoraggio, darsena, o mandraccio, sono provati per lo mezzo delle legali quietanze, rilasciate dai rispettivi ricevitori.

§. 5. La tassa stabilita dal presidente del Tribunal di Commercio, stabilirà il quantitativo del credito dovuto per le paghe del guardiano, e le spese di vigilanza del bastimento, dal momento del suo ingresso nel porto sino alla vendita.

§. 6. Nello stesso modo e maniera verrà accordato il fitto dei magazzini ove trovansi depositati gli attrezzi, e gli arredi, e nella medesima guisa son provate le spese per il mantenimento degli arredi ed attrezzi stessi, fatte però si la spesa che il deposito, dopo che il bastimento ha fatto il suo ingresso nel porto di ritorno dal suo ultimo viaggio.

§. 6. Costerà dai ruoli di armamento e disarmamento firmati negli uffizii della ispezione marittima, il quantitativo dei salarii o gli stipendii del Capitano e delle altre persone dello equipaggio impiegate nell' ultimo viaggio.

§. 8. Per quanto poi riguarda i crediti dovuti per le somme improntate, ed il valore delle mercanzie vendute dal Capitano per i bisogni del bastimento, durante l' ultimo viaggio, ciò apparisce dagli stati firmati dallo stesso Capitano, avvalorato dal processo verbale firmato da lui, e dai principali dell'equipaggio, e giustificanti la necessità dei prestiti, e della vendita delle merci.

§. 9. Le somme dovute al venditore del bastimento, queste vengono dimostrate da un'atto di vendita, portante data certa, e le somministrazioni per armamento, corredo, e viveri del bastimento, queste son costatate da memorie, fatture, o stati firmati dal Capitano, ed approvati dallo armatore, di che un duplicato sia stato depositato nella cancelleria del Tribunale di Commercio, prima della partenza del bastimento, o al più tardi dieci giorni dopo la sua partenza.

Convien osservare, che siccome questi atti sono per scrittura privata, così era necessario di ordinarne il deposito, a solo fine di restar assicurata la data.

§. 10. Per quanto riguarda le somme date in prestito a cambio marittimo sul corpo, sulla chiglia, su gli attrezzi, su gli arredi, su l'armamento, e sul corredo, prima della partenza del bastimento, sarà il tutto provato per mezzo di contratti notarili, o sotto forme private, depositate in copia, o in duplicato nella cancelleria del Tribunale di Commercio fra dieci giorni della loro data.

Non deve recar meraviglia, perchè si richiede in questa circostanza anche il deposito del titolo autentico, mentre nel rincontro si tratta non solo di dare una data certa agli atti depositati, ma altresì di dare della pubblicità ai prestiti già fatti, e per così render avvertiti coloro che far dovrebbero dei nuovi imprestiti.

§. 11. I premii di assicurazioni fatte per l' ultimo viaggio, sul corpo, sulla chiglia, su gli attrezzi ed arredi, come pure sull' armamento e corredo del bastimento, saranno dimostrati dalle polize ovvero dagli estratti dei libri dei sensali di assicurazione.

§. 12. In fine i danni-interessi dovuti ai noleggiatori, per mancanza di consegna degli effetti che hanno caricato, o per rimborso delle avarie sofferte dalle merci per colpa del capitano o dell'equipaggio, saranno giustificate per mezzo di sentenze o di parere interposte da Arbitri.

Generalmente è da osservarsi, sempre che il documento valer deve a fissare il credito per il quale si vuole reclamare il privilegio, deve assolutamente avere una data certa anteriore al sequestro del bastimento; altrimenti la regola diverrebbe illusoria.

Art. 199. I privilegi dei creditori saranno estinti indipendentemente dai mezzi generali, onde si estinguono le obbligazioni, mediante vendita giudiziale, fatta nelle forme stabilite nel titolo *del sequestro*, *e della vendita dei bastimenti*; o allorchè dopo una vendita volontaria il bastimento avrà fatto un viaggio in mare sotto il nome e rischio dell' acquirente e senza opposizione da parte dei creditori del venditore.

Sommario

1. — Come conservasi il credito privilegiato.
2. — In che modo si estingue.
3. — Con la estinzione del privilegio, non si estingue il credito.
4. — In mano di chi dovrà farsi opposizione per conservarsi il privilegio.
5. — Casi nei quali s' intende che il bastimento abbia fatto un viaggio.
6. — Casi che non possono tenersi per viaggi, comunque un bastimento da un porto vada in altri.
7. — Necessità che la vendita del legno segue con atto pubblico.
8. — Il viaggio è equiparato alla trascrizione degl' immobili.
9. — I creditori dopo la vendita del legno possono in taluni casi far sperimento dei loro dritti privilegiati.

COMENTO

§. 1. Da questa disposizione del trascritto articolo si ha fra l'altro, che i creditori privilegiati, che vorranno conservare i loro privilegii saranno tenuti di formare la loro opposizione prima dell'aggiudicazione, nel caso di vendita giudiziale, senza la quale quest'aggiudicazione estingue tutt' i crediti privilegiati, per i quali non si sarà presa una simile precauzione.

Tale opposizione è necessaria farsi nello interesse di qualsiasi persona, senza distinzione degli assenti o presenti, dei maggiori, o minori ed interdetti; delle donne sotto la potestà maritale, o che usano dei loro dritti.

§. 2. Sorge per conseguenza, che la mancanza di tale opposizione porta la decadenza del privilegio nella persona del creditore.

Si è già veduto nell'art. 198 che la vendita volontaria di un bastimento non estingue i privilegii dei creditori, se non quando il bastimento dopo la vendita ha fatto un viaggio in mare, sotto il nome ed a rischio dell'acquirente senza opposizione da parte dei creditori.

Per conseguenza, nella ipotesi di un bastimento venduto con vendita volontaria, i creditori debbono aver cura di opporsi alla sua partenza, cioè, prima che esso abbia fatto un viaggio sotto il nome, ed a rischio dello acquirente.

§ 3. Bisogna osservare, che i creditori non facendo opposizione a tempo utile come si è osservato nei precedenti numeri, una tal trascuranza, non è di ostacolo per poterla formare in seguito: i creditori possono fare l'opposizione anche dopo l' aggiudicazione, però tal ritardo produce la conseguenza, che queste perdono il loro valore, e quindi non hanno più che il solo effetto di semplici impedimenti. Esse non conservano più il privilegio, giacchè restano semplici creditori. Gli opponenti, per privati che sie-

no i loro crediti, non possono più venire nella dividenda del prezzo, che per mero contributo, senza pretendere ad alcuna preferenza. Bisogna ritenere adunque, che la opposizione fatta nel tempo voluto dalla legge fa sussistere il privilegio del credito, mancandosi tale adempimento, sfuma il privilegio, ma resta il credito soltanto.

§. 4. Dovendosi fare opposizione per conservarsi il privilegio nelle mani di chi dovra eseguirsi?

La legge si tace: Vi è però fondamento da credere che debb' essere in quelle dell' acquirente; imperciocchè egli ha interesse di essere istruito di questi crediti sul bastimento gravanti.

Bisogna però rimarcare, che allorquanto trattasi di privilegio tra il venditore del bastimento e suoi creditori; il privilegio dei creditori è estinto con il viaggio, come è di opinione il signor Valin, restando sempre intatto quello del venditore. In fatti non è che ai creditori che il Codice impone l' obbligazione di opporsi al viaggio. Il venditore non ha bisogno di tal formalità per conservare il suo privilegio. Mettendo dunque di accordo questo articolo con il n. 8 dell'art. 107, con i termini. *Se il bastimento non ha fatto ancora alcun viaggio.* si riportano ai somministratori ed artisti che immediatamente li precedono e non al venditore:

§. 5. Secondo l' ultimo paragrafo dell' articolo che trattasi, i creditori del venditore del bastimento debbono esser attenti a formare opposizione alla sua partenza. Senza ciò se fa un viaggio sotto il nome ed a rischio dell'acquirente il loro privilegio è estinto.

L' antica giurisprudenza richiedeva, che s'intendeva fatto il viaggio, allorquando un bastimento uscito da un porto, fosse in altro entrato.

Oggi giorno, la legge ha indicato in casi soltanto, che fan intendere che un bastimento abbia fatto un viaggio di mare; e questi vengono indicati nel seguente art. 200.

Un viaggio in mare qualunque esso sia di piccolo capotaggio, basta per togliere i privilegi perchè tal durata sia quella indicata dalla legge nel detto art. 200.

§. 6. Dall' altra parte bisogna osservare, che l'art. 199 richiede un viaggio fatto dopo la vendita, sotto il nome e rischio dell'acquirente, per conseguenza, se a malgrado della vendita il viaggio è fatto sotto il nome del debitore venditore, la opposizione non è necessaria per conservare il privilegio. Ciò è tanto più giusto, in quanto che i creditori in tal caso, non hanno scienza della vendita, ed hanno giusto motivo di credere che il bastimento appartenga ancora al loro debitore.

§. 7. Perche quella regola abbia la sua applicazione, è d'uopo che la vendita sia certa riguardo ai terzi, fa mestieri quindi, che l'atto di vendita sia autentico, o registrato con prendersi ragione nell'uffizio di marina.

§. 8. Si può dire però, che il viaggio di mare equipara alla trascrizione voluta per la *purgazione* delle ipoteche sopra gl'immobili. Però fa d'uopo osservare che la diversità della espropriazione non giova che per colui che la fa: *Vigilantibus jura subveniunt.* L'acquirente con pagare l' opponente, acquista la libera e ferma proprietà del bastimento.

Nella specie la opposizione di che trattasi può equipararsi ad un sequestro presso terzi, in guisa che rinunziata la detta opposizione, l' acquirente, ossia terzo, possa validamente pagare.

Fin qui abbiam tenuto parola di coloro che eran creditori prima della vendita volontaria del bastimento. Che si dovrà decidere per coloro, che sono divenuti creditori dopo la vendita; ma prima che fosse terminato, o incominciato il viaggio?

Attualmente è di dritto comune secondo gli art. 1092 e 1429 LL. CC., che la obbligazione di consegnare una cosa ne trasferisce la proprietà sin dal momento in cui ha avuto luogo la convenzione e prima che sia seguita la tradizione, e che l'acquirente divien proprietario dal momento in cui la vendita è stata convenuta.

Per questi principii è evidente che il venditore ha perduto sul bastimento alienato tutt' i suoi dritti, dal momento che la vendita è stata contrattata, e per conseguenza non ha potuto trasferirne alcun dritto a coloro che sono divenuti i suoi creditori dopo la vendita. *Nemo plus juris in alium trans-*

ferre potest, quam ipse habet. Per conseguenza i creditori posteriori allo stipulato di alienazione fatta con atto autentico e di registrazione non hanno verun dritto.

Non così però se la vendita del bastimento siasi fatta con scrittura privata, siccome nulla ne afferma legalmente la data, e siccome non acquista la data certa, che dopo la registrazione e consegna della spedizione all'uffizio del Governo, così fino a che tanto non segue, i creditori hanno potuto acquistare dritti sul bastimento.

Conseguenza di tutto ciò si è, che il detto art. 199 delle leggi di commercio, dichiara estinti i privilegi per i creditori sul bastimento sia con la vendita giudiziale fatta nella forma stabilita nel titolo *del sequestro e della vendita dei bastimenti*, sia allorchè dopo una vendita volontaria il bastimento avrà fatto un viaggio in mare, sotto il nome ed a rischio dell'acquirente, e senza opposizione per parte dei creditori del venditore.

Finalmente lo stesso articolo esprime, che i privilegi dei creditori *saranno estinti indipendentemente da mezzi generali;* tale locuzione è riserbata alle nostre leggi civili quali nell' art. 1187 dettano il modo nei seguenti termini.

Le obbligazioni si estinguono.
» Col pagamento.
» Con la novazione.
» Con la remissione volontaria.
» Con la compensazione.
» Con la confusione.
» Con la perdita delle cose.
» Con la nullità o rescissione.
» Per effetto della condizione risolutiva.
» Finalmente. Per mezzo della prescri-
» zione ».

Art. 200. Si reputa che un bastimento abbia fatto un viaggio in mare, allorchè la sua partenza ed il suo arrivo saranno stati provati in due porti differenti, a 30 giorni dopo la sua partenza; allorchè senza essere arrivato in altro porto, sono passati più di 60 giorni fra la partenza, ed il ritorno nel medesimo porto, o allorchè il bastimento partito per un viaggio di lungo corso è stato più di sessanta giorni in viaggio senza doglianza da parte dei creditori del venditore.

Sommario.

1. — Come provasi il viaggio di un bastimento.
2. — Quali sono reputati viaggi di lungo corso.
3. — Il legno destinato a giungere in un porto, se approda in altro dopo i 30 giorni, si reputa capace a purgare il dritto dei creditori del venditore sul legno.
4. — Circostanze che un bastimento esce dal porto ed entra in altro, ciò non ostante non reputasi viaggio.
5. — Termine per formare opposizione onde conservare il privilegio dopo la vendita.

COMENTO

§. 1. Si è già veduto nello analizzare l'articolo precedente 199, che la vendita volontaria di un bastimento, non estingue i privilegi dei creditori, se non quando il legno dopo la vendita ha fatto un viaggio in mare sotto il nome ed a rischio dell' acquirente, senza opposizione da parte dei creditori del venditore.

L'antica giureprudenza richiedeva perchè s'intendeva fatto un viaggio, che il bastimento avesse cangiato di porto.

Oggidì però la nostra legge che ci governa, ha fissato tre casi, nei quali s' intende, che un bastimento abbia fatto un viaggio in mare: tali casi sono indicati nel detto articolo 200.

1. Allorchè è provato che esso è partito da un porto ed è giunto in altro dopo 30 giorni dalla sua partenza.

2. Allorchè fatto ritorno nello stesso porto, ma più di 60 giorni dalla sua partenza.

3. In fine allorchè ha fatto viaggio di lungo corso, e sono elassi più di 60 giorni dalla sua partenza.

§. 2. Sono reputati viaggi di lungo corso a norma dell'art. 369 LL. di Comm. quelli che s'intraprendono per le coste e per i paesi situati al di là di Gibilterra, e dei Dardanelli.

Qui la legge non richiede, che il bastimento sia giunto al luogo di sua destinazione, nè, a più forte ragione, che esso sia entrato nel porto: egli è sufficiente, che alla circostanza di una espedizione per un viaggio di lungo corso, si unisca quella ancora di essere elassi più di 60 giorni dal dì della partenza del bastimento, perchè l'acquirente purghi i dritti, qualunque essi sieno, dei creditori del venditore; che non hanno adempiuti alle formalità richieste per conservarli.

§. 3. Allorchè d'altronde può provarsi nel modo voluto dai regolamenti, che un bastimento partito da un porto è giunto in altro, 30 giorni almenò dopo la sua partenza, i

dritti dei creditori sono ancora purgati rispetto all'acquirente. Qualunque sieno le cagioni, che avrebbero potuto far approdare o sbarcare in un porto diverso da quello della destinazione durante questo spazio di 30 giorni, l'assenza che non ha avuta una tal durata non è calcolata, ma pure poco importa la distanza più o meno grande che passa dal porto di arrivo a quello della partenza, purchè l'intervallo dei trenta giorni si trovi esattamente tra il dì della partenza da un porto e quello dell'arrivo in un'altro.

§. 4. Questa disposizione della legge, non è applicabile nel caso, che un bastimento esce dal porto ed entra in altro porto, a solo oggetto di racconciarsi.

In questo caso non vi sarebbe realmente viaggio, non trattandosi di altro, che semplice racconciamento da prattiearsi a quel legno, che presenta la idea soltanto di un preparamento al viaggio.

Posto riflesso alla prima disposizione di questo articolo che trattiamo, ne sorge la conseguenza, che se il bastimento ha approdato in qualche porto prima dei 30 giorni dopo la partenza, e prima del decorrimento di tal tempo sia ritornato nel porto d'onde n'è uscito, non sarà riputato aver fatto viaggio.

Bisogna riflettere ancora, che ponendosi mente al secondo comma del detto articolo si ha, che se un bastimento senza esser giunto in alcun altro porto, ritorna in quello da cui è partito prima del sessantunesimo giorno dall'epoca della sua partenza, neanche sarà riputato di aver viaggiato.

Per conseguenza in tali casi contenuti in questo numero, il privilegio dei creditori del venditore non sarà estinto.

Ad evitare dolenti conseguenze, siamo di opinione, che i creditori del venditore, onde conservare i loro privilegi, e non metterli a rischio della eventualità, che possono verificarsi, formare la loro opposizione nelle mani dell'acquirente del bastimento, nei 30 giorni dalla partenza.

Conchiudiamo il presente articolo, dichiarando, che quando si è detto per riguardo ai bastimenti, è riferibile ed applicabile tanto alla vendita totale, che parziale di un bastimento; e riguarda ogni altro piccolo bastimento al par dei grandi, le barche, ed ogni altro legno atto alla navigazione.

ART. 201. La vendita volontaria di un bastimento debb' esser fatta in iscritto, o può aver luogo per atto pubblico, o privato: essa può esser fatta dell' intiero bastimento, o di una porzione del medesimo, sia che il bastimento si trovi in porto, o in viaggio.

Sommario.

1. — Distinzione della vendita, ed esecuzione alla regola comune.
2. — Come praticasi la vendita volontaria.
3. — Ciò che può esser oggetto de la vendita volontaria.
4. — Inammessibile la pruova in tali contratti.
5. — La confessione della vendita non giova ai terzi, ne gli nuoce.
6. — Differenza tra la legge antica e la presente sulla natura del titolo di acquisto.
7. — In qualunque modo fusse il contratto di compra vendita, si reputa purgata dalle affezioni gravati prima dell' acquisto, allorchè si verificano gli estremi voluti dalla Legge.
8. — In tali contratti il possesso non vale per titolo.
9. — Prescrizione per revindicazione quanto dura.

COMENTO

§. 1. Questo articolo fa eccezione alla regola comune, e comunque trattasi di mobili, pure fa bisogno di un titolo, per giustificarne il possesso.

La vendita dei bastimenti è volontaria o giudiziaria.

§. 2. Sebbene i bastimenti sien mobili, siccome formano una proprietà di qualche importanza, la legge richiede che un' atto scritto si formi, sia pubblico, sia privato.

È evidente che per potere opporre ai terzi l'atto sotto firma privata, è necessario che abbia una data certa, la quale nasca dalla registrazione dell'atto istesso, o venga dimostrata la morte di uno dei sottoscrittori.

§. 3. Nulla impedisce, che un bastimento sia venduto a porzioni, o per una di esse porzioni. Di fatti comunemente i legni da viaggio, appartengono a più persone.

Niente rileva per la validità della vendita sia di tutto sia di parte di un naviglio, che questa segua sotto l' occhio delle parti. Si può vendere una nave ch' è in viaggio, perchè è facile d' indicarla, in guisa che la cosa venduta è certa.

§. 4. Costatare la vendita di un legno per mezzo di scrittura è tanto imperiosamente comandato dalla legge, con l' articolo che trattiamo; in quanto che lo stesso forma una eccezione all'art. 108 delle medesime leggi di commercio; e contro tal disposto la pruova testimoniale non sarebbe ammessibile, se la vendita verbale fosse negata.

§. 5. Però bisogna ritenere che se la vendita di un bastimento venisse confessata dalle parti, niun dubbio che la esecuzione della stessa ne dovrebbe esser ordinata, però fra il venditore, ed il creditore soltanto; ma senza che potesse risultarne alcun pregiudizio ai dritti dei terzi.

§. 6. Con le leggi antecedenti al Codice di eccezione, si richiedeva imperativamente, che qualunque vendita di bastimento si facesse innanzi notaio. Oggi giorno con la proclamazione delle leggi di Commercio, la vendita può farsi anche con *scrittura privata* purchè la data sia certa. In quanto alla vendita fatta per atto pubblico, non vi ha difficoltà veruna; essa vale per pruova completa.

§. 7. Conseguenza di ciò, che la vendita

volontaria di un bastimento, legalmente provata ed assicurata, produce il suo effetto verso i terzi sia che formata fosse per atto autentico, sia per iscrittura privata. Nulladimeno essa non purga i loro diritti, se non quando dopo la vendita il bastimento ha fatto un viaggio in mare sotto il nome e rischio dell'acquirente e senza opposizione per parte dei creditori del venditore, come lo abbiamo veduto nel ragionare dell'art. 199 del Codice.

§. 8. Sebbene un bastimento sia mobile, non deesi perciò trarne la conseguenza, che il solo fatto del possesso vale per titolo, e quindi che il possessore ne sia il proprietario. Già si è detto precedentemente quanto era necessario sull'oggetto. Ora si soggiunge che i medesimi motivi quali han fatto modificazione ai principî su i mobili, perciò che riguarda il bastimento affetto dei debiti del proprietario, ed il mezzo di purgare i dritti dei creditori sembrano anche comandare una modificazione a quelli, che riguardano l'acquisto per prescrizione.

§. 9. Di fatti colui, che opporrebbe il fatto del suo possesso, mercè la vendita di un bastimento, non vi potrà essere ammesso, come lo è per gli effetti mobili ordinarî; invece ne dovrebbe provare con iscrittura la proprietà legalmente acquistata.

La unica prescrizione di 30 anni, è la sola capace di estinguere l'azione di revindicazione del vero spogliato proprietario. Conchiudiamo questo articolo con la trascrizione dell'altro delle leggi civili, adattabile alla specie.

» Art. 2168. Tutte le azioni tanto reali, » che personali si prescrivono con il decorso » di 30 anni, senza che colui che allega tal » prescrizione sia tenuto ed esibirne un ti» tolo, o che gli si possa opporre veruna ec» cezione per causa di mala fede ».

Art. 202. La vendita volontaria di un bastimento in viaggio, non pregiudica ai creditori del venditore. In conseguenza non ostante la vendita, il bastimento, o il suo prezzo continua ad esser obbligato a detti creditori, i quali possono anche se lo giudicano convenevole, impugnare la vendita per cagione di frode.

Sommario

1. — Distinzione tra la antica legge, ed il Codice di Commercio sull' oggetto.
2. — Ragione perchè la nave in viaggio non pregiudica ai creditori del venditore.
3. — Libertà dei creditori o di riconoscere giusto il prezzo della vendita, o attaccarla di frode.
4. — La vendita del legno, in viaggio, non cangia stato per i creditori del venditore.
5. — Quando i creditori possono perdere il privilegio.
6. — Applicazione di tale articolo.
7. — Differenza tra la nave ed il carico.
8. — La vendita del carico pregiudica ai creditori del venditore; ed alle volte nò.
9. — Esempio sull' oggetto.
10. — Conclusione sul medesimo argomento.

COMENTO

§. 1. Le antiche ordinanze della marina all' articolo sopra trascritto, tenevan parola anche di vendita *fatta con scrittura privata*. Il nostro Codice di Commercio, ha saggiamente soppressa tale aggiunta.

Di fatti era inutile, giacchè a questo riguardo, non vi è alcuna differenza tra le due diverse nature dei titoli della vendita. Sia quella fatta per atto pubblico, sia per atto sotto firma privata, l' applicazione della regola è sempre la stessa.

§. 2. La ragione perché la vendita di una nave in viaggio non può pregiudicare ai creditori del venditore; e che questa trovasi gravata di quantità di debiti privilegiati, come quelli della somministrazione del cordame, vele, munizioni di bocca e da guerra, e di tutte le altre cose necessarie per il suo equipaggio, debiti che non si pagano quasi mai, se non più mesi dopo dalla partenza della nave. Ora senza contare gli altri creditori, che forse non han fatto credito al proprietario, che sulla specie di assicurazione, che loro offeriva il bastimento, si concepisce quando importi, che con una vendita fatta segretamente e troppo tardi, il proprietario del bastimento medesimo non abbia la facoltà di togliere ai suoi creditori il loro pegno naturale, e di privarli così, di ciò che è loro dovuto.

§. 3. Che l'acquirente abbia, o nò pagato il prezzo è la medesima cosa.

I creditori non hanno meno il diritto d'obbligarlo di fare ad essi l' abbandono del bastimento, impugnando la vendita, come fatta in frode dei loro diritti, se piuttosto non vogliono contentarsi di farne conferire il prezzo.

La vendita volontaria del bastimento, ed anche la vendita per iscrittura privata non può essere inibita, per non legare troppo le operazioni commerciali. Però àvvi un caso in cui la vendita non deve rimaner ferma, ed è il caso appunto della fraude, giacchè questa annulla tutti i contratti.

§. 4. È da riflettere che l' art. 202 non parla del viaggio, che il bastimento può fare sotto il nome ed a rischio dell'acquirente; primieramente perchè ciò non è pratticabile, essendo allora il bastimento in rotta sotto il

nome ed a rischi del venditore; ed indi perchè la legge nemmeno vuole, che questo stato possa cangiare.

Tutto ciò che l'acquirente potrebbe fare, sarebbe di far registrare il suo contratto nella cancelleria del Tribunale di Commercio, con dichiarazione, che intende, che il viaggio sia continuato sotto il suo nome, ed a suoi rischi: ma oltre che ciò non sarebbe abbastanza pubblico, ed abbastanza notorio, siccome le copie degli atti del bastimento, come preso in nome del proprietario venditore, e che i creditori han dritto riportarsi sulla fede di questi atti, senza alcun sospetto d'una simil vendita, questa non può esser mai riguardata, se non come fraudolenta riguardo ai suddetti creditori; ch' è ciò che espressamente dichiara il Codice di Commercio in questo art. 202.

§. 5. I creditori non possono perdere il loro privilegio, se non dopo il ritorno del bastimento; e supponendo, che essi senza opporvisi gli lasciassero fare un nuovo viaggio, sotto il nome, ed a rischio dell' acquirente.

§. 6. La disposizione contenuta nel ripetuto art. 202 è applicabile tanto alla nave intera, non solo, che alla vendita di una porzione di essa, e ad ogni altro piccolo bastimento o grande che sia, non essendovi alcuna differenza nella legge, nè avendo la medesima fatta alcuna distinzione.

§. 7. È di necessità però dire il contrario del carico, perchè questo nulla ha di comune con la nave, e con maggior ragione trattandosi di un carico particolare fatto in un bastimento.

Sutt' oggetto leggiamo nei commendatori Valin, e Emerigon due opinioni opposte, che trascriviamo; in seguito delle quali daremo il nostro avviso.

Il signor Valin dichiara che la vendita del carico pregiudica i dritti dei creditori, perchè esso nulla ha di comune con il bastimento. Sostiene che è permesso vendere gli effetti, che sono in mare, e altrove; e sotto pretesto, ei dice, che non può seguire la tradizione, come nè tampoco la notificazione della cessione, che il cessionario faccia registrare la cessione nella cancelleria dell' *ammiragliato* del luogo della partenza del bastimento, a fine di renderla notoria, o pure che osservi qualche altra formalità. È sufficiente che esso sia latore delle fatture, o delle polize di carico delle merci, di cui gli è fatta la cessione sia con un' ordine a suo profitto, o in dorso a tali carte, sia con un'atto autentico separato, o per una scrittura privata; tanto più che tutto è a suo rischio dal momento della cessione.

Tal' è secondo quest'autore l' uso costante del commercio, basato sull'estremo bisogno, ed interesse di favorire la rapidità del commercio delle sue operazioni, e sulla necessità di premunirle contro qualunque assalto, allorquando esse sono esenti di fraude, citanto in appoggio di tali suoi principi una decisione resa dal Parlamento di Parigi nel dì 11 marzo 1752.

D' altra parte Emèrigon, con il suo commentario al cap. II, sez. 3, n. 8 non ha comune con Valin la opinione sopra trascritta, e su tal proposito osserva, che simili cessioni danno al cessionario un semplice diritto *ad rem*, che lo mette in istato di potere addimandare la consegna degli effetti indicati, senza porlo nel possesso effettivo della cosa stessa. Perciò sino a che la tradizione reale non è stata fatta in un tempo utile al latore della polizza di carico, questo altro non ha, se non se un' azione personale, che soggiace ai dritti del terzo. Una tale cessione non potrebbe nuocere ai dritti della massa dei creditori primitivi privilegiati; nè al privilegio del venditore non ancora pagato del prezzo. La polizza di carico non è stata mai considerata per carta che possa negoziarsi. Il trasferimento del titolo è una tradizione finta, che svanisce con il fallimento, o con la insolvibilità det cedente.

Noi osserviamo però, che questi due celebri giureconsulti scrivevano sotto l' impero dell'ordinanza del 1681; e che la difficoltà diveniva tanto più ardua, in quanto che quest' ordinanza non parla punto della possibilità di poter negoziare te polize di carico. Però non può negarsi, dietro maturo esame, che la opinione del signor Emerigon sia più conforme ai veri principii, e che se la dottrina del insigne Valin fosse indistintamente adottata,

essa darebbe ai falliti un mezzo facilissimo di eludere le loro marittime obbligazioni.

D'altra parte poi secondo l'art. 209 delle leggi di Commercio, la poliza di carico è una carta che per sua natura non è negoziabile, ma può diventar tale in seguito. Se è fatta all'ordine di qualcheduno come la legge permette, essa può allora negoziarsi ed è permesso di farne la gira, e di trasmetterla a chiunque si voglia. Niuno oserebbe sostenere che simili scritture fossero illeciti. Il nostro Codice non lo vieta, e non si può dissimulare la loro utilità per il commercio.

Dee dunque dirsi lo stesso degli effetti che sono sul mare, o altrove. Sotto il pretesto, che non se ne può fare la tradizione, non si deve criticare questa vendita, nè tampoco esigere che il cessionario o acquirente faccia registrar l'atto che gli trasferisca la proprietà nella cancelleria del tribunale di commercio. Basta ch' ei sia possessore delle fatture o polizze di carico delle mercanzie delle quali gli è stata fatta la cessione, sia con un'ordine a suo benefizio nel dorso di queste carte, sia con un'atto separato pubblico, o privato; e tanto più che tutto è a suoi rischi sin del tempo della sua cessione.

Tal'è ancora l'uso costante del commercio fondato su ciò che interessa di favorire la rapidità delle sue operazioni; e sulla necessità di mettersi al di sopra di qualunque tentativo, quando sono esenti di frode; senza di che il commercio caderebbe necessariamente tanto al di dentro, che al di fuori.

§. 9. Sull' appoggio del nostro trascritto sentimento, è adattabile riportare la decisione del Parlamento di Parigi dell' 11 marzo 1752 che annullava una sentenza della Siniscalchia della Rovella del 20 giugno 1747 resa in favore del signor Stefano—Luigi Devis negoziante della Roccella contro i creditori del signor Beltremicuex suo genero, in fallimento.

Le cessioni che questi, lungo tempo avanti il suo fallimento aveva fatte al suo suocero di più fatture di mercanzie a lui appartenenti tanto sul mare, che in terra e nelle Colonie, furono confermate con indennizzo di danni-interessi, che in seguito furono liquidati per più di seicentomila franchi; quantunque queste cessioni non fossero state registrate, nè notificate.

§. 10. Or diciamo conchiudendo, se ciò è stato così giudicato in favor di un suocero, cessionario di suo genero, con maggior ragione questo stesso dee tenersi per certo, riguardo a persone straniere l'una all' altra. In fatti voler seguire un sistema contrario, sarebbe lo stesso che turbare il commercio e proporre ostacoli alle sue operazioni.

TITOLO II.

DEI PROPRIETARÌ DEL BASTIMENTO.

Art. 203. Qualunque proprietario del bastimento è civilmente tenuto delle azioni del capitano, in ciò che riguarda il bastimento e la spedizione.

Tale obbligazione cessa coll'abbandono del bastimento e del nolo.

Sommario.

1. — Come si addiviene proprietario di un bastimento.
2. — Uso di tal proprietà.
3. — Dimostrazione di tal proprietà.
4. — Riputazione in cui eran tenuti gli antichi costruttori di bastimenti.
5. — Eccezioni per taluni di poter costruire e possedere bastimenti sotto l'antica Roma.
6. — Incoraggiamento in Francia per le costruzione.
7. — Idem in Italia, Inghilterra, Olanda.
8. — Generali risultati dell' incoraggiamento sulla navigazione.
9. — Premi accordati nel nostro regno ai padroni e costruttori di navigli.
10. — Coloro che ne sono interdetti.
11. — A chi è incompatibile la proprietà marittima.
12. — Quali persone sono vietate dalla legge, sotto pena di destituzione, allo esercizio del commercio marittimo.
13. — Inibizione per taluni individui, derivante dalle leggi antiche e vigenti.
14. — Abolizione del dazio sui bastimenti nazionali.

COMENTO

§. 1. Per potersi dire proprietario di un bastimento fa d'uopo produrre l'atto giustificativo della sua proprietà nelle forme volute dalla legge e dei regolamenti, sia che siasi fatto costruire, o siasi acquistato già costruito, con la dichiarazione fatta nel tribunale di commercio, in ambi i casi, che si va a metterlo nel cantiere, o almeno il contratto di acquisto che se n' è fatto dal vero proprietario, che già l'esercitava; o finalmente mercè su di una dichiarazione di proprietà fatta nel tribunale di commercio, che il legno abbia fatto un viaggio in mare sotto il nome ed a rischi del dichiarante; purchè non l' abbia acquistato per aggiudicazione, dietro sequestro, in questo caso la proprietà è certa, ed incommutabile.

§. 2. Il proprietario lo fa viaggiare per conto suo, oppur lo noleggia ai terzi. Nel primo caso egli ne fa il caricamento, ed al ritorno di esso vende le mercanzie, quali sono state comperate dal prodotto del suo caricamento, o pure le fa vendere da agenti o commessionati. Nel secondo caso, non ha altro che il nolo da ricevere da colui, al quale ne ha affittato l'uso.

§. 3. La dimostrazione poi della detta proprietà ne deriva dai titoli, quali possono esser fatti con atti pubblici, o con scritture private avendo date certe; e nei modi giusti-

ficativi la proprietà medesima come si è parlato nel n. 1 di questo articolo.

§. 4. Sull' oggetto è mestieri rapportare la più illustre autorità, che ne rimane dalle antichità in favore del commercio, e degli armamenti marittimi, e di coloro, che vi si applicano, e che li pratticano. Plutarco, dopo aver detto, che Solone, avendo trovata la sua casa rovinata dalle eccessive liberalità di suo padre si addiede al commercio per ristabilirla, e soggiunge. « In quel tempo, secondo il rapporto di Esiodo, niun lavoro » era vergognoso, e le arti niuna differenza » mettevano fra gli uomini. Il traffico era » anche in onore, poicchè dal di fuori portava delle comodità nel paese, stabiliva le » alleanze con i re, e dava la cognizione di » molte cose. Alcuni mercatanti hanno anche » innalzato delle grandi città; uno di essi fu » quegli, che edificò Marsiglia; e fu tanto » ben ricevuto dai Galli ». *Veggasi Plutarco vita di Solone.*

Ma senza andar collo sguardo verso le nazioni antiche, osserviamo nelle seconde epoche, che a Roma un Latino che faceva costruire qualche bel bastimento, diveniva Cittadino Romano, capace di ottenere impieghi e dignità, e nella piena libertà di poter testare e disporre dei suoi beni. *Veggasi Ulpiano nelle sue istitute, titulo de latinis n. 6.*

Non solamente i Romani, indussero i Cittadini con particolari privilegii, ad armare dei bastimenti, ma proibirono sotto pena di morte d'insegnare alle nazioni straniere, che chiamavano barbare, l' arte di costruirne. *L. 25 cod. lib. 9 tit. 47 de poenis—Terrasson, ist. della giurisp. romana p. 137 e 138.*

Cicerone nelle sue orazioni contra Verre, lib. 7, tit. 2, p. 83, attesta anche, che i Senatori facevano altre volte costruire dei bastimenti. Soggiunge poi che tale usanza antica più non esiste: *Antiquae sunt istae leges, et mortuae.*

§. 5. Se in seguito con la legge *Claudia*, non fu permesso ai Senatori di avere altri bastimenti, fuorchè gli *schiffi* necessari a trasportare in città le produzioni delle loro terre, se a questa legge fu aggiunta maggior severità con la legge *Giulia*, la quale proibì loro qualunque costruzione e proprietà di bastimento, sotto pena di concussione, e di essere espulsi dal senato; se infine con le costituzioni imperiali, ogni traffico fu inibito ai governatori di provincie; ciò da un lato fu il timore del potere che i Senatori potean acquistare con troppo ingenti ricchezze; e dall'altro il timore, che il popolo non soggiacesse alle rapine dei governatori. *Veggasi Tito Livio lib. 21 n. 63 lib. 3 de vacatione et excusatione munerum ff. L. 33 ff. de reb. cred.. et L. 46 §. 2 de jure fisci.*

Fra noi, ed in Francia i pregiudizii dell'antica feudalità non permettevano ai *nobili* di dedicarsi alle operazioni commerciali.

§. 6. Ma in Francia istessa nel secolo 17mo, le guerre che fu obbligata sostenere, fecero conoscere quanta necessaria sia la marina mercantile per alimentare la marina reale e le finanze dello stato e per ristabilire le forze dell' impero.

Luigi XIII, con la ordinanza del 1629 art. 452, invita tutt' i suoi sudditi, qualunque sia la loro qualità e condizione, a darsi al commercio ed al traffico del mare; mentre preventivamente con altra ordinanza del 1584 art. 72 si promettevano gratificazioni con somme di danari ed altri privilegii a coloro che farebbero costruire vascelli di portata maggiore di 300 tonnellate. Luigi XIV per effetto dei principi del gran Colbert, mise tutt' i mezzi in opera onde abbattere i pregiudizii, a disingannar la nobiltà dalla frivolezza, di non poter far commercio senz' abbassarsi.

Di fatti con lettere patenti nobilitava i capi delle manifatture di panni di Sedan, ed Abbeville.

Essendosi ivi stabilite le compagnie nelle Indie orientali ed occidentali, con editto del 1664 dichiarava, che i suoi sudditi che le componevano, potevan prender parte ai legni mercantili senza derogare alla nobiltà.

Tali editti sono stati colà confermati da Luigi XV con ordinanza di marzo 1766.

Per ultimo con lettere patenti del 1767, per Marsiglia venne disposto che il *maire* di questa città venisse preso e scelto fra i nobili, negozianti, e non negozianti.

§. 7. Simili incoraggiamenti per il commercio in genere, sostenuti allora dall'esem-

pio dell'Italia, dell'Inghilterra, dell'Olanda, dovevano produrre i più grandi effetti ed avere felici risultamenti. Di fatti abbiamo veduto il commercio francese, e sopra tutto il commercio marittimo, portato per lunga pezza al più alto grado di splendore.

§. 8. Tali verità furono ben riconosciute dai Governi, quali ad occhio nudo distinguevano, che il commercio è l'anima e la vita dello stato. Che il commerciante con i suoi grandi intraprendimenti valicando la vasta estinzione dei mari, riunisce le ragioni dell'uno o dell'altro mondo, e rende tributari i paesi più remoti, del pari che i più selvaggi. Che il negoziante con le sue saggie speculazioni moltiplica le ricchezze della natura, compensa la sterilità dei climi, ripara alle intemperie delle stagioni, alimenta i canali della fortuna pubblica, e fa finire l'agricoltura e le arti; con il suo credito, il mercante dà all'oro una fecondità ugualmente utile al Governo, ai suoi concittadini, a lui stesso.

§. 9. Sotto tali vedute dei nostri saggi Sovrani, furono emesse disposizioni analoghe per incoraggire i naturali del nostro Regno, invitandoli alla costruzione dei legni, con far godere ai proprietari e costruttori segnalati benefizi. Troppo lunga sarebbe la enunciazione, o indicarne la serie delle Sovrane disposizioni, atte a tale incoraggiamento, tanto più che leggi antiche sulla marina mercantile antecedenti al 1816 sono state derogate, epperò saranno da noi indicate le posteriori, nelle quali campeggia il ben'essere per i governati nel nostro Regno.

Difatti con decreto del 16 luglio del 1817 fu stabilito quanto segue.

» Considerando, che la navigazione mercantile è un'oggetto, su cui sempre abbiamo rivolte le nostre cure: essa più che mai ha attirato oggi la nostra considerazione per lo stato di languore in cui giace, in conseguenza delle passate vicende, quindi è che siamo determinati ad adibire tutt' i mezzi possibili per prosperarla.

» Sulla proposizione ec.

» Abbiamo decretato ec.

» Art. 1. Il dritto di costruzione, che in forza dell'art. 6 della nostra legge di navigazione del 5 luglio 1816 e di carlini 6 a » tonnellata; da oggi in poi sarà di carlini 4 » a tonnellata.

» Art. 2. Il dritto di patente, che giusta » l'art. 26 della citata legge e di carlini 4 a » tonnellata, da ora innanzi sarà di carlini 2 » tonnellata.

» Art. 3. Il dritto di tonnellaggio che in » forza degli art. 50 e 51 della sudetta legge, si riscuoton somme variabili a misura » delle diverse provvegnenze da oggi in avanti sarà costantemente di grana 4 a tonnellata, qualunque sia il porto donde vengono » i legni mercantili nazionali, negli accennati » nostri domini al di quà del Faro.

Con decreto dei 9 novembre 1818 fu stabilito così.

» 1. Il dazio d'importazione su i bastimenti stabilito al 25 per 100 sul valore » nella tariffa d'importazione sarà ridotto » dalla pubblicazione del presente decreto al » 10 per 100 sul valore.

» 2. Le note annesse alla parola bastimenti » nella tariffa d'importazione rimangono in » vigore per tutto ciò, che non si oppone » alla disposizione dell'art. precedente.

Con altro decreto della stessa data fu disposto.

» 1. Nei nostri domini al di là del Faro il » dazio d'importazione su i bastimenti sarà » del 10 per 100 sul valore dei medesimi.

» 2. I bastimenti costrutti all'estero ed » importati da Nazionali, saranno ammessi a » nazionalità, in seguito del pagamento fatto » alla dogana del 10 per 100 sul valore.

» 3. Gli stessi bastimenti se sono importati da forestieri, non saranno ammessi » alla Nazionalità, pel solo caso in cui sien » venduti a Nazionali, che pagheranno il 10 » per 100.

» I legni predati da Corsari nazionali, e » condotti in uno dei nostri porti, saranno » esenti dal dazio del 10 per 100.

» 4. Saranno egualmente esenti i bastimenti predati da Corsari forestieri quali » abbiano da noi ottenuto la lettera di marca.

» 5. I bastimenti esteri, che si riducono in » pezzi nel Regno, pagheranno su i diversi » articoli che li compongono, i dazii su di ciascuno di essi stabilite nella tariffa in vigore.

» 6. I schifi appartenenti ai medesimi legni » saranno soggetti al dazio del 5 per 100 » sul valore.

» 7. Il dazio di esportazione su i bastimenti Nazionali, che si vendono all' estero, sarà del 10 per 100 sul valore.

Con altro decreto dell' istessa data fu sancito.

» 1. Le barche dette Marielle di portata » al di sopra di 20 tonnellate venendo addet- » te al trasporto dei generi descritti nell'ar- » ticolo 57 della legge 30 luglio stesso anno » 1818, saranno esenti dal dritto di tonnel- » laggio. Nei soli casi in cui il traffico abbia » luogo pei porti, e marine delle Provincie » di Napoli, Terra di Lavoro, e Principato » Citra. Non godranno di tale esenzione, ol- » trepassando i limiti delle dette tre Pro- » vincie, intraprendendo più lunghi viaggi.

Con decreto del 27 aprile 1819 venne ordinato.

» 1. I bastimenti Nazionali, che da questa » parte dei nostri Dominii saranno immes- » si nel Dominio al di là del Faro, e quelli, » che dalla Sicilia saranno importati nei no- » stri Dominii al di quà del Faro, saranno » esenti tanto nell'una, che nell' altra parte » dei nostri Dominii medesimi dai dritti do- » ganali di esportazione e di importazione.

» 2. In conseguenza su i passaggi di pro- » prietà di bastimenti Nazionali fra' suddili » dell'una, e dell'altra parte dei nostri Domi- » nii non sarà riscosso verun dazio dogana- » le nè d'immessione, nè d'estrazióne, in quel » modo medesimo, che non si riscuote ve- » run dazio, se il passaggio da un proprie- » tario all'altro si esegua in questa parte dei » nostri Dominii.

Con decreto del 27 luglio 1819 fu stabilito.

» 1. A contare da questa data l' art. 84 » della legge di navigazione del 30 luglio » 1818 resta abolito.

» 2. Per tutti i bastimenti costrutti in » qualunque luogo del Regno di una portata » di 200 tonnellate o più, sarà accordato un » premio.

» 3. Tal premio consiste nella bonifica del » dazio corrispondente alla somma di duc. 6 » a tonnellata sull' estrazione di qualunque » specie di generi indigeni, che sarà esegui- » ta per l'estero nei due primi viaggi, che » intraprenderà il novello bastimento.

» 4. Qualora l'ammontare dei dazii di esa- » zione, di cui si è parlato nell'articolo pre- » cedente eccedesse la somma del premio di » duc. 6 a tonnellata, l' eccesso sarà pagata » dall'estraente alla dogana, purchè il carico » non sia di cereali: nel qual caso qualunque » eccesso sulla somma del premio non dovrà » esser pagato come un nuovo incoraggia- » mento all'esportazione di dette derrate. Nel » caso poi, che l'ammontare del dazio fosse » minore del premio, quando anche fosse il » carico di cereali, non potrà esser preteso » dall' estraente alcun supplimento o com- » penso.

Con decreto del 3 settembre 1819 venne sanzionato.

» 1. Ad ogni padrone di bastimento nazio- » nale che potrà regolarmente documentare » di essersi segnalato nella navigazione, con » qualche particolar servizio, o atto di bra- » vura, verrà accordato la patente di capi- » tano di mare.

» 2. Con la patente enunciata nell'articolo » precedente, l'individuo che l'avrà ottenuta » godrà l'onore dell'uniforme di capitano di » mare, corrispondente a quello di sergente » del reggimento della Real Marina, e non » altro.

Con decreto del 28 febbraio 1820 fu concesso.

» 1. Il premio da noi conceduto col decre- » to dei 27 luglio 1819 per i legni di nuova » costruzione di 200 tonnellate o più, me- » diante la bonifica dei dazii di esportazione » sopra i due primi carichi di generi indige- » ni del nostro Regno potrà essere esaurito » anche con più di due carichi, quante volte » l'ammontare del detto dazio di esportazio- » ne, dovuto sopra i primi due carichi dei » nuovi legni fosse minore della proporzione » di duc. 6 a tonnellata sopra ciascuno dei » sudetti due primi carichi.

» 2. Le disposizioni contenute nell'artico- » lo precedente, essendo transitorie, avran- » no esecuzione soltanto per l'esportazione di » generi indigeni, che i sudetti nuovi legni « saranno per tutto il dì 31 dicembre 1820.

Con decreto del 7 dicembre 1821 fu fissato.

» Art. 1. Il termine fino a tutto dicembre » [illegible], accordato coll'art. 2 del decreto del » 28 febbraio [illegible], è prolungato posteriormente a tutto il 31 dicembre 1821 resta » prorogato fino a tutto l'anno 1824.

Con decreto del 27 gennaio 1824 stabilì quanto segue.

» 1. L'esportazione dalla Sicilia all'estero » dei bastimenti mercantili di quei nostri » dominii al di là del Faro sarà libera ed » esente da dazii doganali.

» In conseguenza quei nostri sudditi po» tranno liberamente vendere all'estero i » loro bastimenti, senza che dai nostri agenti » consolari possa farsi verun'ostacolo; salvo » l'obbligo ai capitani e padroni al loro ri» torno di esibire alle dogane le carte di na» vigazione, ai termini della legge di naviga» zione di commercio.

» 2. È rigorosamente vietata la esporta» zione del legname di costruzione.

» 3. Per tutt'i bastimenti di 200 tonnella» te o più che saranno costrutti in qualun» que luogo della Sicilia, sarà accordato un » premio di duc. 2 a tonnellata. Se poi tali » bastimenti saranno maltati a coffa, il pre» mio in vece di duc. 2 sarà di duc. 3 a ton» nellata.

» 4. Gli enunciati premii saranno pagati » da quella nostra tesoreria in contanti, » appena che il bastimento sarà terminato » di costruirsi, e reso atto alla navigazione.

» 5. Per la costruzione dei bastimenti dei » quali si troveranno fino alla data del pre» sente decreto già fatte le dichiarazioni a » termini dell'art. 10 della legge del 30 lu» glio 1818 saranno accordati i medesimi » rilasci e premii ch'eran in vigore nel tem» po della dichiarazione.

Con decreto del 29 novembre 1835 così dichiarato.

» Art. 1. Sarà accordato un premio di du» cati 2 a tonnellata, per tutti quei basti» menti, che costruiti nel nostro Regno, sa» ranno inchiodati e foderati di rame.

» 2. Il premio sarà di duc. 10 a tonnella» ta, se il bastimento sarà foderato di zinco.

» 3. Per accordarsi i premii descritti ne» gli articoli precedenti, i bastimenti dovran» no essere di una portata al di sopra di 200 » tonnellate e dovranno esser coverti dalla » Real bandiera.

» 4. I premii di sopra enunciati saranno » pagati dalle rispettive Tesorerie di Napoli » e Sicilia, oltre dei soliti premii di costru» zione; ma con le stesse regole, e formali» tà che sono in uso per i pagamenti di que» sti ultimi: Si dovrà perciò esibire all'am» ministrazione dei dazii indiretti l'estratto » della deliberazione della direzione genera» le di navigazione di commercio, attestante » di essere il premio dovuto, con ispecificarsi » l'ammontare, giusta il verbale di verifica » di essere stato il bastimento foderato nel » regno di rame, o di zinco.

Con rescritto del 16 maggio 1827 venne » accordata una diminuzione del 20 per 100 » sull'ammontare dei dritti d'immissione dei » bastimenti portando mercanzie importate » direttamente dalle parti delle Indie orien» tali, ed occidentali con bastimenti mag» giori di 200 tonnellate nel primo viaggio » faranno per quei luoghi. E questo oltre il » beneficio del 10 per 100. La provvenienza » delle mercanzie direttamente dai porti In» diani dee provarsi con certificati degli » agenti consolari, o altri agenti delle po» tenze amiche. La diminuzione si accorda » solamente quando il legno partendo dal » Regno ha levato un carico di generi, e ma» nifatture indigene.

Con altra ministeriale del 10 gennaio » 1828 viene accordato una diminuzione del » 10 per 100 ai legni, che levano un carico » nei porti del Baltico pel regno.

Con rescritto del 15 aprile 1827 fu disposto.

» 1. Che per la durata di anni 3 il premio » per le mercanzie immesse dall'Indie fosse » del 30 invece del 20 per 100.

» 2. Che per la durata di un'anno, il rila» scio sulle importazioni dal Baltico in vece » del 10 fosse del 20 per 100.

» 3. Che l'uno e l'altro beneficio si accordi » a condizione di aver eseguito in detto tem» po la esportazione di generi indigeni del » regno, quantunque il ritorno fosse poste» riore.

Con ministeriale del 7 giugno 1837, venne dichiarato « che i premi conceduti con » rescritto del 15 aprile, sopra trascritto, » fossero accordati per quanti viaggi aveva » fatto il bastimento nel detto periodo.

Con ministeriale del 10 agosto 1837 si dichiara » che godono degli anzidetti premii » anche le merci importate dai due conti- » nenti delle Americhe.

Da tali e tante disposizioni chiaro risulta, che il Governo ha pensato sempre, come migliorare la marina mercantile, aprendo strada alle costruzioni dei legni, ed alla navigazione, incoraggiando mercè premii, e diminuzione di dazi la navigazione, nulla trascurando perchè i sudditi del reame migliorassero condizione mercè il marittimo commercio, e ampliando i legni atti alla navigazione per vicine e lontane regioni.

§. 10. Non tutti però possono tranquillamente godere dei benefici che il commercio arreca. Difatti la persona degli *ecclesiastici* debbe essere interamente consagrata al servizio degli altari; siccome le loro occupazioni essenziali sono lo studio, la preghiera, ed il sacro ministerio, così ogni commercio è loro interdetto. *Nemo militari Deo implicat se negotiis saecularibus— Qui volunt divites fieri, incidunt in tentationem et in laqueum diaboli etc. Concilio di Narbona nel 1551 can. 21— Concilio di Bordaux nel 1583 tit. 21—Concilio d'Aquilea nel 1506 cap. 9.*

§. 11. La magistratura è incompatibile con la professione di negozianti, armatore, e proprietario di bastimenti. Indipendente dalle ricchezze, e dalla incostanza della fortuna, il magistrato impassibile al par della legge, senza alcun spirito di partito, nè di interesse, altra ambizione non deve avere se non quella di adempire ai suoi doveri, di far trionfare la giustizia, e di essere utile ai suoi concittadini. La virtù fa la sua nobiltà, il suo lustro, la sua ricompensa. D' altronde, non è egli ogni giorno chiamato a pronunciare su le dispute dei commerci[illegible] [illegible]canti e banchieri e[illegible] [illegible]are gravi abusi viene inibi[illegible] il negozio e traffico delle mercanzie sia per terra sia per mare.

§. 12. In Francia fu proibito il commercio marittimo sotto pena di destituzione, ed al pagamento di multa *agl'intendenti ed uffiziali di marina, e delle classi, attesa l' autorità della loro carica sopra la gente di mare. Ordinanza del Re del 20 agosto 1691 e 5 maggio 1693* conservate ancora.

§. 13. Infine le leggi antiche e moderne inibiscono ai *sensali*, *o agenti di cambio* di fare operazioni di commercio per conto proprio; e per costoro il motivo del divieto, dipende, di ovviare le frodi, che i sensali possono commettere abusando del segreto delle parti, e cogliendo per se stessi delle occasioni favorevoli, che si presentano, in pregiudizio di quelli, che loro affidano i proprî interessi. Ma a che valgono le leggi, se la cupidigia trova il mezzo di eluderle. *Quid leges sine manibus, vanae proficiunt?*

Dal fin qui detto risulta nitidamente come vien comprovata la qualità di proprietario del legno, di che parla la prima parte dell'art. 203 delle leggi di eccezione; i mezzi impiegati dai Governi, perchè si estenda la proprietà mercantile; coloro a' quali è inibito esercitare tale professione; e finalmente sonosi trascritte le leggi, decreti, e regolamenti su tal materia riferibili. Resta a dover trattare l'altra parte del medesimo articolo 203, che risguarda la responsabilità del Proprietario del bastimento per l'azione del capitano; fin dove tale responsabilità si estende, e come viene a cessare; cose che saranno sviluppate nel modo seguente.

Continuazione del sommario.

1. — Responsabilità del proprietario del legno per i fatti del capitano.
2. — Leggi Romane sull'oggetto.
3. — Differenza tra le leggi romane, ed il Codice di Commercio.
4. — Limitazione di tale responsabilità ed eccezione al dritto comune.
5. — Quid, se siano più persone proprietari dello stesso legno.
6. — Casi nei quali il proprietario non può liberarsi con l'abbandono.
7. — Fino a qual concorrenza è tenuto il proprietario del legno per fatti del capitano.
8. — Quali sono i fatti che possono addebitarsi al Capitano.
9. — Caso nel quale il Capitano riunendo più qualità, il proprietario del bastimento non è liberato.
10. — Il creditore può dirigersi tanto al Capitano, che al proprietario, onde convenirli in giudizio
11. — Casi nei quali il Capitano può essere astretto con azione diretta contro di lui isolatamente e direttamente.
12. — Il proprietario del legno, non è responsabile solo dei fatti del Capitano.

COMENTO

§ 1. L'obbligazione imposta al proprietario di rispondere dei fatti del capitano, è giusta non solo, che egualmente equa. In fatti il il proprietario o l'armatore, dando ad un capitano il comando del suo bastimento, vien considerato come un suo dipendente, un suo commesso: e quindi vien ritenuto autorizzato a fare in sua assenza, quando egli crederà conveniente per la conservazione del bastimento e per lo successo della spedizione, con aderire esso proprietario anticipatamente a tutte le obbligazioni, che lo stesso trarrà a tal riguardo. Laonde, è ben giusto ch'egli sia tenuto delle azioni del capitano e del danno che questi può occasionare. Il Capitano adunque è l'incaricato del proprietario, perchè questi lo sceglie a suo rappresentante.

§ 2. Una tale obbligazione imposta al proprietario era ancora più estesa secondo la L. 1. § 5. del Digesto *de exercitoria actione*. Questa legge lo sottometteva indistintamente alla garentia in questi termini « *Omnia enim facta magistri debet praestare, qui praeposuit alioquin contrahentes deciperentur* ».

Su di che Peckio pag. 86 dice « *Quin enim interest per se exercitor, an per eum quem ipse substituit contractum ineat?* Ed indi. *Qui enim aliquem praeposuit, is clara et aperta voce dicere videtur, hunc ego preposui, qui velit cum eo contrahat.*

Presso i Romani, siccome si è veduto nel principio del presente titolo il proprietario di bastimento, o quegli che lo noleggiava intero per farlo navigare a suo conto, era chiamato, esercitore, perchè esercitava quella specie di commercio. *Exercitorem eum dicimus, ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt; sive is dominus navis sit, sive a domino navem per aversionem conduxerit, vel ad tempus, vel in perpetuum. L. 1. § 15. ff. de exerc. actione.*

Ad esempio di che si pratticava per il commercio di terra, il quale si faceva per mezzo di un institore, o sia commissionato si pone-

va sul bastimento un'incaricato,a cui era af- fidata la cura del bastimento, e del commercio di oltremare, e questo incaricato si chiamava padrone del bastimento : *Magistrum navis accipere debemus,cui totius navis cura mandata est. L. 1. § 1 e 3. ff. de exer. act.* Durante il corso del viaggio, egli avea ordinariamente lo stesso potere dell' esercitore, per tutto ciò che concerneva il bastimento.

Poco rileva che simile funzione fosse data ad uno schiavo, o ad un uomo libero, ad un maggiore,o ad un minore: *Cujus autem conditionis sit magister iste, nihil interest, utrum liber an servus ec. L. 1. § 4. ff. de exerc. act.*

Alcune volte si ponevano più padroni, *plures magistros*, sopra un medesimo bastimento, sopra tutto, quando si trattava di una navigazione importante, affinchè s' invigilassero a vicenda, o che ciascuno adempisse allo incarico addossatogli *L. 1. §. 13. ff. eod.* Il padrone adunque di un bastimento era un fattore di una classe particolare, in tutto quello, che avea relazione al commercio marittimo; egli operava e figurava da vero *padrone*; con lui si doveva principalmente e direttamente contrattare. Era conveniente che egli fosse personalmente tenuto verso il *terzo* che aveva in lui fidato.

Ma per dar più peso alla sua promessa, e per procurargli una maggior fiducia si aggiunse alla sua personale obbligazione quella dell' *esercitore* a proprietario. Da un' altra parte la necessità della navigazione obbligando i *terzi* a contrattare con i *padroni* di cui ignorano lo stato e la condizione, era giusto che l'esercitore fosse tenuto del fatto del padrone suo incaricato. Da qui l'azione esercitoria. *Omnia facta magistri debet praestare qui eum praeposuit: alioquin contrahentes decipientur L. 1. § 1. ff. de exerc. act.* Un' altro motivo del pretore, fu che la navigazione interessa essenzialmente la repubblica : *Quia ad summam republicam navium exercitio pertinet L. 5. § 20. ff. eod.*

Gottofredo sulla medesima legge presume, che questo editto introdusse l' azione esercitoria era concepito in questi termini. *Quod cum magistro navis gestum esse dicetur in exercitorem qui cum praeposuit, in solidum judicium dabo.*

§ 3. I nostri capitani riunendo per l' ordinario nella loro persona, le due qualità di *padrone* e di *navicolare*; ed essendo incaricati non solo di dirigere la nave, e di condurre il bastimento, ma altresì d' invigilare alla sua conservazione, di esigere il nolo, e di fare in una parola tutte le operazioni utili e necessarie, giusto era pur troppo di applicare ai proprietari, che li pongono sui bastimenti, e per conto dei quali essi navigano, i medesimi principî che militavano a favore dei terzi contro gli *esercitori* del Roman dritto. Però la obbligazione imposta al proprietario di esser mallevadore delle azioni del capitano a cagione della navigazione, è men rigorosa, ed è meno estesa nella nostra da quella della legislazione romana.

Difatti con la L. 1 § 5 ff. *de exercitoria actione* il proprietario è tenuto indistintamente della malleveria; dovecchè il nostro Codice di Commercio non rende il proprietario responsabile indistintamente delle azioni del capitano, che sino alla concorrenza del bastimento e del nolo; e che gli permette di liberarsene abbandonando l'uno, e l'altro. Questo era altresì il parere di Vinnio su Peckio *ad leg. 4 de exerc. act.* Questo ancora era quello di Loccenio: *De jure marittimo L. 3 cap. 8 n. 10 fol. 295.*

§. 4. Per dritto comune, e per le romane leggi la responsabilità civile è indefinita; non vi ha alcun mezzo per sottrarsi al pagamento della totalità del danno. Non così nella nostra legislazione nautica, il mallevadore, cioè, il proprietario divien libero con l'abbandono del bastimento e del nolo. Questa mitigazione è tanto più equa, in quanto il proprietario trovasi talmente lontano dal suo capitano, che gli riesce impossibile d'invigilarlo, e spesso ancora di aver corrispondenza con lui. È ben sufficiente, che sia esposto alla perdita del suo bastimento e del nolo, perchè il suo interesse, indipendentemente anche dalle merci della sua navigazione, lo induca a far la scelta di un capitano, su cui possa naturalmente contare.

§. 5. Se il bastimento appartiene a più persone, sono tutte solidalmente tenute del fatti del capitano. *Si plures navem exerceant, cum qualibet eorum in solidum agi potest. L.*

1 § 25 ff. de exercit. act. Ma non devesi perder di mira che la responsabilità dei proprietarii ha solamente luogo, per quello che concerne il bastimento e la spedizione, ed altresì per l'amministrazione del carico, se il capitano n' è stato incaricato.

§. 6. Vi sono ciò non ostante dei casi, nei quali i proprietarii non possono liberarsi con l'abbandono. Ciò è evidente, se si tratta dei debiti contratti dal capitano per cagioni che realmente sian ridondate in profitto del bastimento; imperciocchè allora sia questo giunto o nò a buon porto, il proprietario non può dispensarsi di pagare. Del numero di questi debiti è il salario dovuto ad un pilota che avrà guidato il bastimento da un sito all'altro, e per ragione del qual salario il capitano avrà dato un mandato sull'armatore. Questi dee soddisfarlo, quantunque dopo, il bastimento abbia fatto naufragio sotto la direzione e condotta di altro pilota. Tali sorti di debiti sono personali e proprii del proprietario, come se gli avesse contratti egli stesso. Fa d' uopo dire altrettanto dell'imprestito del denaro fatto durante il viaggio per i bisogni del bastimento.

§. 7. A riserva di ciò, è giusto che il proprietario non sia tenuto dei fatti del capitano, che sino alla concorrenza del bastimento e delle spese, altrimenti sarebbe nel caso di poter correr rischio di essere rovinato dalla cattiva fede, e dalle inavvertenze del suo capitano, e questo timore sarebbe nocivo alla navigazione. È ancora molto che sia esposto alla perdita del suo bastimento e del nolo, onde il suo interesse, anche indipendentemente dalle mercanzie e del suo carico, l' impegni a scegliere un capitano sul quale possa ragionevolmente contare.

La garantia contro di lui, essendo a questo proposito ristretta al valore del bastimento, e del nolo, ne risulta, che le mercanzie, che può avere nel vascello ne sono esenti, come ancora egualmente gli altri suoi beni.

§. 8. I fatti del capitano comprendono le sue colpe e le sue prevaricazioni, ma sempre solamente perciò ch' è relativo al bastimento ed alla spedizione. Tale locuzione merita un maggior sviluppo.

Cosa intende la legge con le parole *lezioni del capitano?* Una tale quistione è stata agitata prima in Francia, dopo appo noi, tanto nell'epoche che vigevano le ordinanze, quando sotto l' impero del Codice di Commercio.

Le antiche controversie, ne hanno suscitate delle nuove, che sono state aumentate dallo spirito di sofismo, e dalla mancanza di penetrazione.

Checchè ne sia, la legge limita essa la voce *azione* ai soli *delitti*, *quasi delitti*, *alla negligenza, alla imperizia*, *alla imprudenza, ec.*, che producono dei danni, quali danno principio all' azione civile. È egli vero, che tale vocabolo non ha rapporto, agli *impegni*, alle *obbligazioni*, ed agli impresititi contratti dal capitano nella sfera delle sue funzioni, come si decise in Francia nella Corte di Rouen con decisione del 23 marzo 1818, di modo che l' abbandono del bastimento e del nolo non libera i proprietarii, che nel primo caso, ma non gli scioglie dalla loro responsabilità per gl' *impegni*, *le obbligazioni*, *gl'impresititi* del loro capitano.

Simile interpetrazione ne sembra troppo arbitraria, e molto azzardata; essa è contraria alla opinione generale, poggiata sulla definizione delle leggi romane.

In primo luogo desta meraviglia, leggendo l'art. 203 delle leggi di commercio, che un testo così chiaro, e così preciso, possa essere l'oggetto di una seria discussione, e che distinti giureconsulti lo abbiano interpetrato in senso diverso. Basterebbe per rifiutare questo sistema, richiamare la massima, *ubi lex non distinguit*, *nec nos distinguere debemus.*

In secondo luogo, fa d'uopo ricordarsi, che l'articolo che trattiamo 203 non costituisce dritto nuovo. Esso è come abbiamo già fatto rilevare una ripetizione quasi testuale dell' articolo 2 del tit. 8 lib. 2 della ordinanza del 1681 eseguito anche nel nostro Regno. Il Codice di Commercio altro non ha fatto, se non se, di renderlo più corretto nella compilazione *civilmente*, perchè se il capitano con un delitto, avesse meritato una pena afflittiva, la responsabilità dell'armatore, non si attenderebbe che a delle operazioni civili.

L'articolo ha soggiunto. *Perciò che riguar-*

da il bastimento e la spedizione; il che è una limitazione esatta.

Da un'altra parte il vocabolo azioni, è secondo il dritto romano un termine generico, che comprende quando mai è possibile di fare. *Verbum FACERE omnem omnino faciendi causam complectitur, dandi, solvendi, numerandi, judicandi, ambulanti L. 218 de verb. sign.*

Fin da questo momento si vede adunque, che la parola *azioni*, usata dalla legge, non si limita ad esprimere solamente, un'azione, un fisico movimento, ch' essa abbraccia anche gli atti di volontà, e che in questo senso, si può fare un contratto, un' imprestito, come anche si può fare un'azione turpe, un delitto, o quasi delitto.

Nella legge 1 ff. *de exercitoria actione*, la quale parla delle obbligazioni contratte dal capitano, la parola *actioni facta* è impiegata nello stesso senso. *Omnia enim facta magistri praestare debet qui eum praeposuit*. Per convincersene basta proseguire il testo. *Alioquin contrahentes deciperentur*. Altrimenti coloro che hanno *contrattato* sarebbero ingannati. Così nella giureprudenza romana la voce *azione* è una espressione generica, che contiene, e comprende tutte le azioni del mandatario, esse abbraccia le *obbligazioni* del pari che le colpe del capitano, poichè parla di coloro che hanno contrattato, *contrahentes deciperentur*.

Se la disposizione della legge è generale, la eccezione è altrettanto generale quando la disposizione; donde siegue, che spiegando l'art. 203 come va spiegato nel senso stesso *azione*, o *obbligazioni* diremo. « Qualunque » proprietario di bastimento è tenuto civil- » mente delle colpe, e delle obbligazioni del » capitano perciò che ha rapporto al basti- » mento, ed alla spedizione » poichè noi abbiamo veduto che la voce *actioni facta*, ha tale significato nella legge.

» Ma la responsabilità del capitano cessa » con l' abbandono del bastimento, e del » nolo ». Essa cessa sì per le obbligazioni, che per le colpe; poichè il secondo comma dell'art. 203 ha per iscopo di render nullo lo effetto del primo comma.

D'altronde, è impossibile dar un' altro significato alla voce azioni dell'art. 203, senza cadere in assurdo.

In fatti, se si restinge la voce *azioni* al senso *colpe*, senza attenderla alle *obbligazioni*, che cosa significherà il primo paragrafo dell'art. 203? Che il proprietario del bastimento sarà solo tenuto delle *colpe* del suo capitano, ed in verun modo delle sue *obbligazioni*. Il proprietario adunque sarebbe più formalmente sciolto dalle obbligazioni, dagl'imprestiti, dagl'impegni del suo capitano, egli non avrebbe bisogno di fare l' abbandono del bastimento, e del nolo. È questo un controsenso che nè le antiche ordinanze, nè il nostro Codice, hanno potuto commettere.

Sull'oggetto il signor Valin, ragiona, che la voce *azioni*, si applica e alle *colpe*, ed alle *obbligazioni* che il capitano è obbligato contrarre per il suo armatore. Ma non si applica punto alle *obbligazioni*, che per effetto della legge, il capitano non è autorizzato a contrattare.

Che mai siegue da ciò! Che il proprietario può liberarsi dalle prime con l' abbandono del bastimento e del nolo. Che in quanto alle seconde, egli non è neppur nel caso di ricorrere a simile abbandono, imperciocchè il proprietario non è mai obbligato.

Sul soggetto in esame, Pothier si eprime nel seguente modo nel suo trattato delle obbligazioni n. 451.

» La legge accorda un particolar beneficio » agli armatori, e questo consiste nel po- » tersi sciogliere dalle obbligazioni del capi- » tano, ch' essi hanno incaricato della con- » dotta del loro bastimento, con abbando- » nare ai creditori il bastimento ed il nolo».

Nel suo trattato dei contratti di noleggio egli si esprime in termini più precisi.

» Evvi una cosa particolare ai proprietarii » di un bastimento, dice egli. Tutti gli altri » committenti sono tenuti indefinitamente » di tutte le obbligazioni, che il loro commes- » sionato ha contratte per gli affari, di cui » è stato incaricato; dovechè i proprietarii » di bastimento non sono tenuti delle obbli- » gazioni del padrone, che sino alla concor- » renza dell'interesse che hanno sul basti- » mento ».

Laonde di accordo con il testo della leg-

ge, con la sua vera interpetrazione, con la ragione e con l'interesse det commercio,questo dotto giureconsulto, pensa che l' armatore non può essere legato, senza eccezione dalle *azioni* del capitano, e che egli non è tenuto di adempire alle *obbligazioni* di lui, che sino alla concorrenza del valore del bastimento e del nolo.

Emerigon, che scrisse dopo Valin sostiene la stessa opinione di Pothier con una più profonda discussione, e tanto più rimarchevole, in quanto che si studia a confutare il sentimento contrario.

» La obbligazione, dic' egli che hanno i » proprietarii delle azioni del loro capitano » è più reale, che personale . . . . Durante » il corso del viaggio,il capitano potrà pren» der danaro sul corpo del bastimento, met» tere in pegno degli apparecchi, o pur ven» dere delle mercanzie del suo carico.

» Ecco tutto. Il suo potere legale non và » oltre i limiti del bastimento di cui è padro» ne, cioè, amministratore, egli non può ob» bligare la fortuna di terra dei suoi arma» tori, che in quanto questi vi hanno acco» sentito in un modo speciale.

» L'azione non compete contro i proprie» tarii, che sino alla concorrenza dell' inte» resse, che hanno sul corpo del bastimento; » in guisa che, se il bastimento si perde, o » pur eglino abbandonano il loro interesse, » essi non sono più a cosa alcuna tenuti ».

Tal'è anche il sentimento di Grazio il quale dice, che se il bastimento si perde, è abbastanza che questa perdita vada a carico dei chirografarii, come leggesi alla L. 2 cap. 11 §. di Stimmano, part. 4 cap. 15 n. 190 di Krike, quest. 21 di Lucania, e Vinnio.

Una dottrina stabilita da si lungo tempo, affermata da un gran numero di giureconsulti, e seguita in tutta l'Europa marittima, può essa mai oggidì, essere da senno impugnata? Se uno potesse ingannarsi sul vero senso della legge, basterebbe, che leggesse le disposizioni dell'art. 222, e che si ricordasse quello che ebbe luogo in Francia nella commissione, al tempo che ebbe luogo la compilazione di questo articolo.

L' art. 222 dice « che il capitano durante » il corso del viaggio, se vi fu necessità di » racconciamento ec., potrà prender danari » ad imprestito, *sul corpo, e sulla chiglia » del vascello ec.* ». La legge autorizzando a prender danari ad imprestito sul corpo e sulla chiglia del vascello, non obbliga adunque che il corpo e la chiglia del vascello al rimborso dell'imprestito. Con ciò essa dichiara implicitamente che si presta alla cosa e non alla persona del proprietario, e che solo il corpo del bastimento vi è compromesso, ed in verun modo la fortuna di terra dell' armatore.

Sotto tal senso la Corte Reale di Rennes decise una contesa di tal fatto nel 16 gennaio 1821.«Pretendere, dice quella decisione, » che la parola azioni non comprenda gl'im» pegni e le obbligazioni del capitano,sareb» be lo stesso, che distruggere ad un tempo » medesimo la generalità di questa espres» sione, limitare la idea e la volontà del le» gislatore, ed annullare la dottrina di quasi » tutti gli autori ».

I partigiani del contrario sistema prendono argomento dell' ultimo paragrafo dell' articolo 288 il quale dice. « Se il bastimento » si perde, il capitano terrà conto delle mer» canzie, secondo il prezzo al quale egli le » avrà vendute, ritenendo egualmente il nolo » notato sulle polize di carico ». Donde seguono dicono essi,che il proprietario in questo caso non si libera con l' abbandono, e del nolo.

Valin sostiene che i proprietarii del bastimento debbono pagare il valore delle merci vendute durante il corso del viaggio per le necessità della navigazione, indipendentemente dal destino posteriore del bastimento, nel modo istesso, che se invece di vendere queste merci, il padrone avesse preso ad imprestito da un'altra simil somma,per la quale avrebbe tratto su di lui una lettera di cambio. Essi non possono, dic' egli, per liberarsene opporre, titolo proprietarii, la cui disposizione non si applica che alle obbligazioni del padrone, per le quali esso non avrebbero azione contro i proprietarii del bastimento, ond'essere da lui indennizzato.

Pothier, nel contratto di noleggio n. 34 e 72 si dichiara del parere di Valin,osservando tuttavolta, che delle persone versate nella

giurisprudenza marittima, da lui consultate sul suo trattato,hanno deciso, che i proprietarii delle mercanzie vendute per i bisogni del bastimento nulla potevano esigere, allorchè da poi il bastimento si era perduto.

Dal canto suo Emerigon nel contratto a cambio marittimo cap. 4, sez. 9 impugnando questa dottrina, dice « egli è evidente, che » se il bastimento si perde, nè il capitano, » nè gli armatori sono soggetti a tal riguar-» do, a veruna obbligazione personale. *È* » *qui una specie d'imprestito forzato a gran* » *rischio* ».

» Le merci così vendute son presunte non » aver mai cessato di essere a bordo duran-» te il viaggio. Ecco perchè il nolo è dovuto; » ecco perchè *il prezzo n' è pagato alla ra-* » *gione, alla quale sarà venduto il rimanen-* » *te nel luogo del discarico* .... Tali merci » sono soggette alle contribuzioni delle ava-» rie ec. ».

Il medesimo autore nel suo contratto di esecuzione cap. 12, sez. 43, §. 5 osserva. » Gli effetti, *gettate, venduti o dati per la* » *comune salvezza*, sono presunti essere an-» cora esistenti sul bastimento ».

» Ecco perchè essi sono soggetti alla con-» tribuzione ed al pagamento del nolo, ecco » ancora perchè sono valutati al prezzo del » luogo del discarico ».

In fatti, se non si presumessero tali effetti sempre esistenti sul bastimento, la valutazione dovrebbe essere fatta, non secondo il prezzo del luogo del discarico, ma bensì secondo quello del luogo della partenza; vi sarebbe contradizione per parte del legislatore, e se le merci sono state sempre riputate esistenti sul bastimento, esse debbono, nel caso che questo si perda, subire la stessa sorte delle merci perdute, per le quali i caricanti non hanno alcuna azione verso i proprietarii del bastimento, ma soltanto verso gli assicuratori.

Posto riflesso alle opinioni dei due Giureconsulti sudetti Valin ed Emerigon, ne risulta, che secondo la opinione di quest' ultimo, il proprietario è liberato dal dritto del pagamento della mercanzia venduta per effetto della sola perdita del bastimento; invece che secondo la posizione del primo, la perdita del bastimento non era una circostanza sufficiente per liberare il proprietario.

Nel primo sistema, il prestito fatto con la vendita della mercanzia, nel corso del viaggio, è della stessa natura del prestito fatto a gran rischio, od al par di esso avendo privilegio sul bastimento, al par di esso ancora con il bastimento si estingue. Nel secondo sistema è una obbligazione ordinaria, risultante da un'azione del capitano, il proprietario del quale è responsabile.

Questa quistione ribattuta dai due partiti per lunga pezza,fu infine assodata dalla giureprudenza degli ammiragliati in preferenza della opinione di Emèrigon, le cui ragioni sembrano più potenti di quelle addotte da Valin.

Al tempo della compilazione del Codice in Francia, fu mestieri risolvere sopra un punto di dritto, che aveva diviso due giureconsulti egualmente celebri, e la commissione, composta di persone versate nelle materie commerciali marittime, come più conforme alla giustizia ed alla equità.

Il nostro Codice di Commercio più non considerando la vendita delle mercanzie nel corso del viaggio, come una specie di prestito a gran rischio fatto al bastimento, vi sarebbe stata un' ingiustizia se l' armatore avesse potuto liberarsi con la sola perdita di questo bastimento; nello stesso modo, che per un'imprestito a cambio marittimo il quale si estingue con il bastimento.

Per esempio, se il bastimento, prima di perdersi,ha guadagnato 40,000 ducati di nolo, ed il capitano ha venduto 10,000 ducati di mercanzie, non sarebbe equo per l'armatore, che ritenesse l' ammontare del nolo, senza pagare la valuta delle mercanzie, la cui vendita non è più una specie d'imprestito a cambio marittimo fatto al bastimento, ma un prestito ordinario. Debbe egli adunque, se vuole liberarsi, abbandonare ed il nolo, ed il bastimento. Ora, non è la perdita, e l'abbandono del bastimento e del nolo, che libera i proprietarii.

Premesso ciò, portiamo opinione,tosto che la vendita delle mercanzie nel corso del viaggio, è necessariamente nel numero delle

azioni del capitano,nel senso delle leggi romane e secondo la interpetrazione dei giureconsulti, tosto che è stato rimosso qualunque dubbio relativamente a quello che dee intendersi per la voce *azione* del capitano, la quale comprende i prestiti, le vendite, del pari che i delitti ed i quasi-delitti il legislatore non ha potuto con altro articolo derogare a ciò che avea cotanto chiaramente fissato nell'art. 203. Una disposizione derogatoria ad un testo formale non si stabilisce sopra opinioni di autori, combattute da essi stessi, e da altri, ne sopra induzioni più o meno lontane, tratti da testi alieni alla quistione. Tali opinioni cadono da se, ogni qual volta esse non poggiano, che sopra un testo che si concilia agevolmente con la disposizione generale dell'art. 203. In fine ove la legge è generale, chiara e precisa non vi ha più dubbio, e non si può più bilanciare a farne l'applicazione.

Or adunque diciamo, che il capitano, sia per imprestito, sia per vendite di mercanzie, sia per delitto, o quasi-delitto, altro potere non ha se non di obbligare il bastimento ed il nolo, senza che sia a lui possibile di compromettere la fortuna di terra dei suoi armatori. Questi si sciolgono da qualunque obbligazione costretta dal padrone nel corso del viaggio con l'abbandono del bastimento e del nolo.

I proprietarii non affidano al lor capitano che il valore del proprio bastimento. Autorizzare il capitano ad indebitarli al di là del valore della cosa a lui affidata sarebbe lo stesso che mettere la fortuna degli armatori in balia di un'agente puramente speciale.

Le imprese di armamento sarebbero troppo pericolose, se fosse di assoluta necessità di dare simile potere ad un capitano,e spesso ad un capitano che può non essere della scelta degli armatori; giacchè si sà che nel corso del viaggio, ed in taluni casi, il capitano può delegare i suoi poteri ad un' altro, o pure un'incognito può essere scelto dal magistrato in rimpiazzo di quello incaricato dagli armatori.

§. 9. Ma se il capitano riunisce non solo le funzioni di navicolare e di padrone, cioè di amministratore del bastimento,ma altresì quello di amministratore del carico, il proprietario non sarebbe liberato con l' abbandono del bastimento e del nolo: qui, egli è tenuto delle azioni del capitano cui ha affidato una simile amministrazione, non solo fino al valore del bastimento e del nolo, ma ancora sino al valore delle mercanzie affidate alle sue cure, e dei proventi che ne derivano.

Ed è allora, che si verifica, sotto alcuni rapporti, il caso dell' azione institoria, per effetto della quale il committente è tenuto verso il terzo, che ha contrattato con il suo incaricato, purchè sia un' oggetto che abbia relazione all'amministrazione affidata; ed il commissionato acquista, per le sue anticipazioni e somministrazioni un privilegio sulla cosa acquistata o conservata per mezzo delle anticipazioni. *L. 30 ff. de proc. Pothier, del mandato n. 59 e 80.*

Ma se il capitano fosse spedito in un paese qualunqne, per farvi, per conto dei suoi armatori, delle operazioni di commercio, e per inprendervi delle speculazioni, che gli sarebbero state specificate prima della partenza,allora i suoi armatori sarebbero indistintamente tenuti di tutte le sue azioni, e di tutte le obbligazioni che egli avesse contratte in virtù di questa particolare missione. Eglino non sarebbero più ammessi a fare l'abbandono del bastimento e del nolo, per evitare le azioni, che s'intenderebbero contro di essi, giacchè in questo caso, il loro capitano non si sarebbe diportato come semplice capitano, come semplice conduttore di bastimento, come semplice amministratore del carico, ma bensì come un commessionario incaricato di fare simili operazioni di commercio. Il suo mandato non essendo più dimostrato fra i limiti della navigazione, tutte le sue obbligazioni ricadono sotto l' impero del diritto comune.

Del resto il proprietario è tenuto non solo delle azioni del capitano scelto da lui stesso ma,ancora delle azioni di quello il quale durante il viaggio è stato surrogato capitano: *magistratum accipimus, non solum quem exercitor praeposuit, sed et cum quem magister.* Il terzo, che è di buona fede, non dee soffrire pel dritto di colui che comanda. D'al-

tronde la celerità dello operazioni marittime, il loro allontanamento le une dalle altre, sono altrettanti ostacoli, che impediscono al terzo di verificare se quegli che comanda attualmente il bastimento abbia realmente il diritto di comandare.

La medesima decisione deve aver luogo, quando anche fosse stato espressamente convenuto fra l'armatore ed il capitano, che quest'ultimo non potrebbesi far rimpiazzare. *L. 1 § 5 ff. de exerc. act.* E ciò come dice questa legge *propter utilitatem navigantium.* Noi non dobbiamo arrestarci alle distinzioni fatte da Casaregis *nel disc. 71 n. 17 e disc. 115* perchè lo ripetiamo, i terzi riconoscono solo quello il quale trovasi in possesso del comando. È quasi impossibile ch' essi siano istruiti della esistenza della clausola proibitiva: — Tale anche è la decisione di Ulpiano giusta il parere di Giuliano sulla citata legge; ed Ulpiano soggiunge: *Dicendum tamen erit eo usque producendum esse utilitatem navigantium.*

Ma nel caso che il capitano surrogasse altri al suo luogo senza necessità, e senza lo assenso dei proprietarii il capitano sarebbe tenuto *delle azioni del surrogato* verso gli armatori.

Le azioni del capitano comprendono le sue colpe e le sue prevaricazioni, ma sempre, e solamente per ciò che concerne il bastimento e la spedizione, come pure l'amministrazione del carico qualora ne fusse incaricato. La responsabilità del proprietario non è che civile, cioè, che si riduce a pagare la indennizzazione del danno, causato dal fatto del capitano. Se l'aziono del capitano è un delitto, le istanze penali non possono esser dirette, che contro a lui stesso, tolto il caso, in cui vi fosse complicità per parte del proprietario.

§. 10. Il creditore può rivolgersi tanto contro il capitano, che contra il proprietario a sua scelta, come presso i Romani, ma noi non conosciamo, nella prattica, l' uso delle *azioni oblique* stabilite dal dritto romano. Coloro che hanno contrattato con il capitano, possono o rivolgersi direttamente contro il proprietario. o intentare l' azione contro il capitano, ovvero chiamare in giudizio nel tempo istesso e l'uno, e l'altro.

Se si ottiene condanna contro il solo capitano, altro non resta allora, se non se a far dichiarare esecutoria contro il proprietario la sentenza che si è ottenuta contro il capitano; imperciocchè il capitano che ha contrattato sotto un nome qualificato, non essendo personalmente obbligato, la condanna deve solo eseguirsi contro il proprietario, qualora egli si trovi sul luogo, o vi sia rappresentato da un suo corrispondente. Se nell' uso il creditore si rivolge contro il capitano, è per farsi riconoscere il debito, e per evitare la eccezione del proprietario, il quale non mancherebbe al certo di chiedere che il capitano fosse messo in causa per confessare il debito, o per contenderlo.

§. 11. Non vi è alcuna azione diretta, e di condanna esecutiva contro il capitano, meno quando l'impegno gli è proprio e personale, come per obbligarlo ad adempire le sue polize di carico, a rispondere dei suoi fatti e dei suoi delitti. Le altre sentenze non possono essere esecutive contro di lui, che come rappresentante il proprietario.

Loccinnio e Vinnio, convenendo che il creditore può dirigersi al capitano o al proprietario a sua scelta, aggiungono che s' egli ha attaccato l' uno non può più attaccar l' altro; ma fa d'uopo allontanarsi da tal dottrina, perchè poggiata sulle sottigliezze del roman dritto per rigetto alle azioni.

§. 12. Bisogna por mente, che quantunque l'art. 203 delle leggi di eccezione, non parli che del capitano, non è da dubitarsi, che il proprietario è tenuto ed è egualmente responsabile dei fatti delle persone dell' equipaggio, cosa che si vedrà in seguito. La legge in questo titolo si occupa degl' impegni contratti del solo capitano.

Art. 204. **I proprietari dei bastimenti armati in guerra non saranno però tenuti dei delitti e delle depredazioni commesse in mare dalla gente di guerra, che si trovi sui loro bastimenti; o dell' equipaggio che sino alla concorrenza della somma per la quale avranno dato cauzione, eccettochè non ne sieno partecipi o semplici.**

Sommario.

1. — Cosa intendasi per bastimento armato in guerra.
2. — Diversità dei bastimenti armati in guerra.
3. — Autorizzazione che ne fà bisogno.
4. — Differenza che ne fanno i pubblicisti di tali legni armati in guerra.
5. — Differenza di responsabilità dei proprietari dei legni dall' armamento ordinario, a quello armato in guerra.
6. — Garantia da darsi dai Proprietari a che serve, come vien depositata.
7. — Quando dall'armatore si cade nella solidalità per gli abusi commessi dalla gente di mare.
8. — Possono formarsi società armandosi in guerra.
9. — Quali patti dovranno regolare tale società.

COMENTO

§. 1. Quest'articolo conferma ciò che si è accennato nella fine dell'articolo precedente, cioè, che il proprietario d' un bastimento è tenuto ancora, ed è responsabile dei delitti del capitano e delle persone dell'equipaggio. Ma nel caso in cui il vascello è armato in guerra, la legge limita questa risponsabilità alla somma per la quale il proprietario avrà data cauzione.

La ragione d'una tale disposizione è perchè riesce difficile d'impedire, specialmente su vascelli le depredazioni e gli eccessi delle genti da guerra e degli equipaggi.

Sull'oggetto fa mestieri analogo sviluppo. Prima di ogni altro, bisogna conoscere, che noi intendiamo qui parlare degli armamenti in corso o sia delle scorrerie. La scorreria può è vero esser considerata come una spedizione militare, e sotto un tal rapporto le regole che la riguardano non appartengono al Codice di Commercio; ma la scorreria è anche una speculazione di commercio, e sotto questo aspetto appunto la considera l'articolo 204 delle leggi di commercio.

§. 2. Due specie di bastimenti mercantili possono essere armati a guerra, *i corsali*, e *le lettere di marche*. Si chiama corsale il bastimento designato ad attaccare ed a difendersi, armato da negozianti per correre sovra i bastimenti nemici, catturarli e condurli in uno dei nostri porti, ovvero in un porto amico, a fine di farne la vendita in profitto degli armatori, dell'equipaggio, e degli altri interessati.

Si chiama *lettera di marca* il bastimento carico di merci, per andare a venderle in un porto amico, e armato nello stesso tempo a guerra per la sua propria difesa, nel caso che sia assalito da qualche inimico.

§. 3. Non è giammai permesso ad un particolare, senza l' autorizzazione speciale del Governo d'impugnare le armi contro il nemico, eccetto, che non vi sia astretto dalla necessità della difesa. *Negat enim jus esse, qui miles non sit, pugnare cum hoste. Cicerone de offic. lib. cap. 2.*

Segue da questo principio riconosciuto da tutti i pubblicisti, *Grozio*, *Puffendorfio*, *Vatel*, che i negozianti, i quali armano per iscorrerie contro i nemici, debbono essere muniti di una patente autentica da parte del Sovrano, senza di che essi sarebbero nel caso di essere trattati *da pirati. Veggasi Hubner t. 1, part. 2. cap. 3, sez. 6, e d' Abreu part. 1, cap. 1, § 2 e seg.*

§. 4. È questa, osservano tutti i pubblicisti, la differenza che passa tra i pirati, e gli armatori in corso. I primi scorrendo i mari senza patente di alcun Sovrano, sono dei ladri, e dei predatori degni dell' ultimo supplizio, i secondi percorrendo i mari con patente di un principe Sovrano, e da nemici dichiarati, sono persone degne di lode, allorchè combattono per il proprio Sovrano.

In tempo di una guerra marittima, il Governo, che regge con mani abili le redini dello Stato, sa trar profitto dagli armatori in corso, in modo, che ne fa una buona marina ausiliaria. Una quantità di capitani corsari ha fatto onore alle armi Francesi, ed i nomi dei Cassard, Delaigle, Dugnay, Tronen, ec. sono illustri anche presso i nemici.

§. 5. Comunque egli sia negli armamenti ordinarii, i proprietarii sono tenuti indistintamente delle azioni del capitano, essi non possono sottrarsi a tale responsabilità, se non con l'abbandono del bastimento, e del nolo.

Per l'opposto negli armamenti a guerra eglino non sono tenuti di queste medesime azioni, dei delitti e delle depredazioni commesse in mare dalla gente di guerra, o dall'equipaggio, che sino a concorrenza della somma per la quale avranno dato malleveria. Tale eccezione in questo caso è sensibile e giusta. La ragione si è che in simili circostanze è molto più facile all' equipaggio il sommettere degli atti di violenza, ed è molto più difficile ai proprietarii il prevenirli ed il prevederli, anche perchè non si ha l'obbligo di una tanta cura nella scelta dell' equipaggio.

§. 6. Dalla chiara espressione dell'art. 204 risulta che i proprietarii dei bastimenti armati in guerra son tenuti per i fatti del capitano ed equipaggio sino alla concorrenza della data cauzione. Una tal malleveria si richiede ad oggetto di dare al pubblico una sicurtà per gli abusi, per le prevaricazioni, o ruberie che potrebbero esser commesse dagli armatori in corso, o dalla loro gente, e sopra tutto di garantire ai bastimenti neutrali il pagamento dei danni-interessi, che potrebbero loro essere accordati per effetto di un'arresto illegale, o di un dilapidamento fatto in mare. Essa garentisce puranche i dritti dell'equipaggio, in ciò che loro spetta sulle prede.

Qualunque atto di malleveria per armamento in corso debbe essere depositato nell'officina della iscrizione marittima del porto ove l'armamento ha luogo, e debb'esser registrato nell' officina della iscrizione della marina del capo luogo della Sopraintendenza marittima.

§. 7. Il Codice di Commercio, nel mentre che rinnova le antiche massime, esso dà nel tempo istesso una sufficiente ed equa sicurtà contro gli abusi e le prevaricazióni delle persone dell'equipaggio e della gente di guerra, ed una giusta guarentigia ai bastimenti neutrali per i loro danni ed interessi in corso di presa illegale.

Calcola la responsabilità del proprietario dagl'impedimenti possibili, che egli può apportare ai delitti, e questa responsabilità non và, che sino alla concorrenza del valore della sua malleveria, purchè però, dice l'articolo, non sia egli stesso complice, o partecipe di tali ruberie.

Il nostro Legislatore, intese, che con lasciar gravitare su l'armatore delle obbligazioni indefinite, si veniva ad annientare interamente le scorrerie marittime, ed a nuocere con ciò agl' interessi dello Stato, la po-

litica del quale è d'infievolire con tutt'i possibili mezzi, le forze dell'inimico.

Così la obbligazione dell'armatore in corso, non può estendersi, che sino alla concorrenza dell'ammontare della sua malleveria, purchè non sia *partecipe o complice*. La medesima opinione è del signor Laporte, e Delvincourt.

Ma se l'armatore fosse partecipe o complice, egli sarebbe, in questo caso, solidalmente tenuto per effetto di azione civile di tutti i danni-interessi che ne risultano, e potrebbe essere convenuto criminalmente secondo la natura del delitto, per subirne la giusta pena.

Per riputar complice l'armatore, non basta che egli abbia avuto conoscenza delle ruberie; ei non sarebbe neanche, sempre nel caso, di esser convenuto criminalmente per averne diviso il lucro: è d'uopo che sia convinto di aver ordinato, consigliato il delitto, sia per iscritto, sia con il vivo della voce.

Ma, relativamente alla restituzione dei danni-interessi solidali, basterebbe che egli avesse scientemente preso la sua parte delle cose predate e derubate, ed anche che non avesse fatta la rivelazione, so non subito dopo averne avuto conoscenza, almeno prima di essersene fatta la querela. Questa è l'opinione riportata da *Valin sull' art. 3 tit. de prop.*

§. 8. Possono formarsi benissimo delle società con lo scopo di armare in corso, e possono gli azionisti socî formare quei patti che credono convenienti. Il legislatore non ha inteso di portar alcuna ferita alla libertà di cui i particolari debbono fruire nelle loro transazioni commerciali.

Egli è incontrastabile che le convenzioni hanno forza di legge per quelli che le han fatte art. 1088 LL. CC. ed esse non possono essere rivocate che per le ragioni autorizzate dalla legge.

È incontrastabile ancora che gli armamenti in corso sono delle società tra gli azionisti e gli armatori; e se non v' è convenzione in contrario, tali società sono reputate in accomandita. Tali società, come quelle in nome collettivo, non sono sotto l'influenza del Governo, le sole società anonime vi son soggette giusta l'art. 52 delle leggi di eccezione.

§. 9. Si sà ancora che è dell'essenza della società di godere della massima libertà nelle convenzioni che debbon reggerle. Il nostro Codice civile non colpisce di nullità che la convenzione, quale darebbe ad un dei socî la totalità del beneficio.

Se dunque la disposizione della legge non è, che enunciativa, e niuna proibizione contiene all'uopo; e se una società per armare in corso è una società in accomandita, la quale come ogni altra società è suscettibile di tutte le convenzioni, e modificazioni legittime; si può fare fra l'armatore e gli azionisti qualsiasi contratto con quei patti e condizioni che credono convenienti ai loro interessi, i quali saranno rispettati, purchè siano legalmente formati.

Art. 205. Il proprietario può concedare il capitano.
Non vi è luogo ad indennità, se non vi è convenzione scritta.

Sommario.

1. — Facoltà nel proprietario del bastimento congedare il capitano.
2. — Di che natura e l'impegno del Capitano dirimpetto al proprietario del Bastimento.
3. — Opinione de' signori Delvincourt e Pardessus nell'oggetto.
4. — Opinione nostra in contrario.
5. — Natura dell'arrolamento dei marinari e delle altre persone dell' equipaggio.
6. — Per qual motivo il Capitano non ha dritto ad indennità.
7. — Casi nei quali ha ragione di chiedere ed ottenere una indennità.
8. — Nominato un capitano da una società, chi potrà toglierli il comando.

COMENTO

§. 1. La redazione dell' art. 205 è chiara troppo, perchè possa dirsi, che il proprietario del bastimento può congedare liberamente il capitano, senza rendergli ragione, nè viene obbligato dargli conto dei motivi. In fatti la qualità di capitano di un legno essendo una commissione di confidenza, nulla debba incomodare il proprietario nella sua scelta.

§. 2. L'impegno del capitano verso il suo armatore come assume Boucher, e dice Pothier, non è che un contratto di locazione; ma tali loro dichiarazioni non militano, ed il loro sentimento non è applicabile. In fatti il comando conferito al capitano è una commissione volontaria e personale, che non è punto della natura delle specie di locazione di industria, preveduta dall' art. 1625 delle leggi civili: così espresso.

» Vi sono tre principali specie di locazio-
» ni di opere, e d'industria.
» 1. Quella delle persone che obbligano
» la propria opera all'altrui servizio.
» 2. Quella dei vetturali si per terra, che
» per acqua, che s' incaricano del trasporto
» delle persone, o delle cose.
» 3. Quelle degl'intraprenditori di opere
» ad appalto, o cottimo »,

Or è da ritenersi che la commessione data al capitano è un semplice mandato, che è stato ben determinato dal legislatore e nei suoi motivi e nella sua compilazione. *Il capitano è il mandatario dei proprietarii del bastimento*, così disse l' Oratore del Governo in Francia al Corpo Legislativo, e siccome qualunque mandato è gratuito, se non vi ha convenzione in contrario, così l' art. 205

delle leggi di commercio, non accorda egualmente alcuna indennità, se non vi ha convenzione in iscritto.

Subito che la commissione del capitano non è che un semplice mandato da parte del proprietario, è impossibile di soggettare quest'ultimo a dei danni-interessi, e ad esporre i motivi della rivoca di lui. Qualunque mandante può rivocare la sua procura, quando gli aggrada; e qualunque mandato finisce con la revoca del mandatario, senza che il mandante sia tenuto di far giudicare le sue ragioni. Ciò si raccoglie dai seguenti articoli delle leggi civili.

» Art. 1876. Il mandante può, quando vuo-
» le, rivocare la procura, e costringere, se
» vi è luogo il mandatario a restituirgli o la
» scrittura privata in cui è contenuta, o
» l'originale della pruova se fu conservata in
» tal forma, o la copia se è stata conservata
» la minuta.

» Art. 1873. Il mandato si estingue per la
» rivocazione della procura ».

Non è questo il caso, che riserba al capitano la facoltà di procedere per l'indennizzazione *contro chi di diritto*, allorchè il bastimento è stato sequestrato e venduto. Nel rincontro il proprietario usa un diritto, che la legge del mandato gli accorda; e un' atto di sua propria volontà, di cui non debbe render conto ad alcuno.

§. 3. Taluni scrittori dichiarono il sentimento dei signori Delvincourt e Pardessus, i quali osservano che con il nostro art. 205 il capitano è trattato molto più male del semplice marinaro, poichè, l'art. 260 delle leggi di commercio, accorda al semplice marinaio delle indennità; qualora sia congedato senza giusta cagione; ma, dicono essi, l' armatore avendo sommo interesse di avere un buon capitano, e di conservarlo, allorchè ne ha ritrovato uno tale, si è pensato che egli non si risolverebbe a congedarlo, se non per forti ragioni, e non si è voluto a lui imporre l'obbligo di farle conoscere, per non macchiare da una parte la reputazione del capitano, e per non esporre dall'altra l' armatore ad una dimanda in riparazione e in danni-interessi. *Veggasi Delvincourt*, *Instit. com. t. 2 pag. 201 n. 4 ed il signor Pardessus*, *t. 2 p. 35*.

§. 4. È nostro avviso però, che tali giureconsulti non abbiano fatto molta attenzione alla natura vera del contratto che si opera fra il capitano ed il proprietario del bastimento, e che i motivi ch'essi adducono, motivi presi dalle osservazioni fatte in altri tempi dal signor Valin, e che questo comentatore combatte per sostenere la sua opinione, non sieno veramente quelli per quanto abbiano forza, che hanno dettato l' art. 218 legge francese, pari all' art. 205 del nostro Codice di Commercio, ed hanno indotto il legislatore a trattare il capitano in un modo diverso dal semplice marinaro.

Di fatti, non deesi perdere di mira, che il comando dato dal proprietario, è una commessione di fiducia è meramente volontaria, un semplice mandato sottomesso alle regole che reggono i contratti di questa natura. Or siccome il mandante può rivocare il mandato a volontà, e senza esserne tenuto dirne la rivocazione; siccome il mandato termina con la rivoca; siccome nulla debb'essere di ostacolo alla scelta del capitano, così conseguente era lo stabilire, *che il proprietario può congedare il capitano, e che non vi è luogo ad indennità, se non vi ha convenzione in iscritto*. Questa disposizione del nostro Codice al par di quella Francese, non è punto una derogazione al diritto comune, e invece l' applicazione necessaria dei principî del contratto di mandato, che escludevano ogni altra considerazione.

Il capitano non potrebbe ragionevolmente dolersi, poichè può fare con il suo armatore tali convenzioni che gioverà convenevoli per le sue indennità in caso di revoca.

§. 6. Al contrario, l'arrolamento dei marinai e dell'altre persone dell'equipaggio, è una delle tre specie di locazione d'industria, di che parlano le nostre leggi civili, difatti dice Pothier *nella locazione dei marinari n. 160*,
» che l'arrolamento dei marinari fatto a viag-
» gio o a mese è un vero contratto di locazio-
» ne, col quale un marinaio dà in fitto ad un
» padrone i suoi servizi ».

Tosto che il legislatore poneva nella classe dei contratti di locazione l'arrolamento dei

marinari, egli doveva di necessità applicare a queste specie di convenzioni i principî che regolano il contratto di locazione.

Ed è perciò, che la legge vuole, che il marinaio congedato senza valevole cagione abbia diritto ad una indennizzazione contro il capitano. Non si debbe più prender per norma le regole del contratto di mandato, ma bensì quelle del contratto di locazione, le quali deggiono servir di base al reclamo delle persone dell'equipaggio.

Per conseguenza, nel primo caso, la commessione data al capitano è un semplice mandato; ed i principî del mandato deggiono essere applicati. Nel secondo caso l'arrolamento dei marinari è una locazione d' industria; e quindi sono ad essi applicabili i principî del contratto di locazione. Ecco la ragione, perchè la legge non ha assimilato il capitano, il quale è un semplice mandatario, alla gente di mare che si è arrolata al servizio del proprietario. Mettere al livello con quest'ultima, il capitano. il padrone, il navicolare del bastimento, sarebbe stato lo stesso, che abbassare in certo modo le onorevoli ed importanti funzioni di cui è rivestito ciascuno di essi.

§. 7. Però è da osservarsi il caso in cui il capitano venisse congedato, dopo un viaggio incominciato, allora ha diritto di reclamare le spese dell'andata e del ritorno, oltre i salari che gli son dovuti sino a quell'epoca, ciò non lede in alcun modo le regole del mandato.

È della massima giustizia ch' egli sia rimandato al luogo dove ha preso il bastimento, e che durante il cammino, sia mantenuto a spese del proprietario, purchè questi non procuri al capitano il suo passaggio, ed il suo mantenimento sovra un bastimento di ritorno al luogo della partenza.

Lo stesso debbe essere per le giornate impiegate per l'armamento del bastimento, se il capitano è congedato, prima della partenza. Questa indennizzazione è un prezzo del lavoro già fatto, di cui torna profitto al proprietario, e non è in alcun modo della natura delle indennizzazioni che la legge ricusa al capitano nel caso della sua revoca. Egli non riceverà delle indennizzazioni per effetto dell'art. 205 delle leggi di eccezione per rispetto alla risoluzione del contratto, ma dovrà ricevere uno stipendio, se d' altronde egli è stato di utile al bastimento.

§. 8. Del resto è necessità osservarsi che la disposizione dell' art. 205 dev' esser combinata con l'altra dell'art. 207.

Quindi è che il dritto di congedare il capitano, quale trovasi comproprietario del bastimento, non cessa, allorchè egli sia stato nominato in forza di una clausola dell' atto di società: è una derogazione dell' art. 1728 delle leggi civili. La maggioranza può toglierli il comando, perchè in tutto quello che concerne l'interesse comune dei proprietari di un bastimento si segue l'avviso del maggior numero, giusta le dette disposizioni dell'art. 207.

Questa decisione dettata dalla retta ragione, trovasi anche nelle leggi romane. *Amplior pars obtinet, ita ut quod pluribus placeat, hoc statuatur, qui bonis credere possunt*, dice la legge ultima del Codice da cui si è formato questo assioma. *Judicium enim integrum est, quod plurium sententiis comprobatur.*

Ma siccome la maggioranza si determina secondo l'art. 207 da una porzione d' interesse sul bastimento, eccedente la metà del valore di esso, così, se il capitano fosse comproprietario per più della metà, non potrebbe esser congedato, giacchè ove non fosse egli il capitano, avrebbe egli solo il diritto di nominarlo.

Di fatto, il capitano ha, nella proprietà del bastimento o una porzione ugnale, o una porzione superiore alla metà, o una inferiore.

Nel primo caso, egli è con il fatto irrevocabile, dappoichè non ha da temere contro di lui il voto di una maggioranza.

Nel secondo, niuno può rivocarlo, perocchè in esso solo esiste una porzione: eccedente la metà degl'interessi.

Nel terzo, la volontà del suo comproprietario basta per escluderlo.

Finalmente è da conchiudersi, che siccome giusta l'art. 207 la decisione stà nel parere del più gran numero, così non è necessario, che vi sia il concorso di tutti per congedare il capitano; basta a far ciò la maggioranza.

Art. 206. Se il capitano congedato è comproprietario del bastimento, può rinunziare alla comproprietà, ed esigere il rimborso del capitale corrispondente. Il valore di quello capitale è determinato da periti scelti di accordo, o nominati di officio.

Sommario.

1. — Il titolo di comproprietario nella persona del capitano, non è di ostacolo che gli altri proprietari potessero congedarlo.
2. — Dritto nel capitano congedato ad ottenere il prezzo della sua comproprietà del bastimento.
3. — Come si effettua la valutazione.
4. — Nel caso che il capitano avesse venduto ad un terzo la sua porzione che dritto hanno gli altri proprietari; e come sarà dai comproprietari regolato, nel caso si verificasse alterazione di prezzo.
5. — In caso di vendita giudiziaria della porzione del capitano sul bastimento non possono sperimentare gli altri proprietari il diritto di preferenza.
6. — Ragioni che convingono, doversi da tutti i comproprietari contribuire al pagamento della quota del capitano.
7. — Nel rincontro non è applicabile la massima, che niuno può essere obbligato ad acquistare.

COMENTO

§. 1. Dipende dall'art. 206 sopra trascritto, che la comproprietà, che il capitano ha sul bastimento, non impedisce che possa esser congedato con la stessa libertà.

In fatti, se l'interesse ch'egli ha nel bastimento fosse un'ostacolo al suo congedo, potrebbe far la legge agli altri comproprietari, il che gli darebbe la facilità di loro recare nocumento, senza che avessero i mezzi di rimediarvi. Può accadere che vi sieno proprietari, che abbiano un grande interesse di liberarsi d'un capitano, quantunque non abbia alcun delitto propriamente detto, da rimproverarglisi giudizialmente.

L' interesse del bastimento è certamente una sorta di sicurezza per il capitano. Ciò non ostante non fa d' uopo che questo diritto sia un titolo per poter costringere la volontà degli altri proprietari; e la legge ha saggiamente stabilito che eglino potessero congedare il capitano, non ostante la sua comproprietà.

Giusta le disposizioni contenute negli articoli 205 e 206 delle leggi di commercio il capitano può avere due differenti qualità: da un lato egli è un mandatario comune, e sotto tal rapporto diventa revocabile, se non piace al maggior numero dei proprietari: dall'altro se ha interesse sul bastimento egli è comproprietario.

Nulladimeno, questa ultima qualità gli dà soltanto il voto nella deliberazione generale, e non già il comando, il quale non può essergli conferito, se non dal volere della maggioranza.

§. 2. Ma nella stessa guisa, che i padroni hanno il dritto di togliere la direzione del bastimento al capitano, questi è in facoltà di negare la sua confidenza al nuovo capitano, che i comproprietari nomineranno.

Perciò la legge gli permette di ripetere il rimborso della porzione ch'egli ha nel bastimento, senza che gli altri compadroni possano vietargli d'effettuirlo.

Un tal dritto nella persona del capitano comproprietario di chiedere il suo rimborso, non è che facoltativo, egli può farne, o non farne uso a suo piacere, e niuno può costringerlo a servirsene. Da lui dipende di ricevere il suo rimborso, o il rimanere interessato, ciò risulta dalle parole della legge, *egli può rinunciare*.

Questa disposizione, d'altronde, è tutta in suo favore, essa è fondata sul non volere della legge, che egli sia obbligato di continuare nella comunità con persone, che gli hanno arrecate una specie d'ingiuria.

§. 3. Dandosi luogo al rimborso, questo ha effetto mercè valutazione da farsi da periti eletti di accordo, ovvero dal Tribunale destinati. Essi periti sono quelli che stimano ed apprezzano il bastimento, ed avendo riguardo al quantitativo della proprietà del capitano, ne fissano proporzionatamento il prezzo da pagarglisi. Questa regola è più giusta dell' antica che nel rincontro pratticavasi, cioè,chè si avea per base il prezzo dell'acquisto. In fatti, può verificarsi che regolandosi le parti sul prezzo della compra, vi abbia potuto esser lesione da una delle parti; come pure anche sotto la veduta, che il legno ha potuto scemare, o accrescere di valore.

§. 4. Ma se, il capitano facendo uso di mala fede, e di malizia, onde vendicarsi degli altri comproprietari,gli piacesse dare a questi un novello socio a lor malgrado, e quindi invece di prendersi il valsente della sua porzione dai comproprietari,la vendesse ad altri anche ad un prezzo maggiore dell'effettivo valore, allora i comproprietari hanno tutto il diritto far dare stima dai periti, il prezzo pagando, prendendo la porzione del bastimento in preferenza, al prezzo della valutazione.

In fatti, se fosse diversamente si verificherebbe il caso di darci una terza persona per socio, senza l'assenso della società, e ben si conosce che mercè l'art. 1733 delle leggi civili, ogni socio non può senza tal consenso ammettere un terzo nella società, ancorchè egli ne avesse l'amministrazione.

§. 5. Verificandosi però il caso che la porzione del capitano fosse sequestrata e quindi venduta per autorità giudiziaria, i comproprietari non avrebbero diritto reclamare la stessa facoltà di preferenza. La ragione stà che i comproprietari avevan tutta la libertà di concorrere negl' incanti, e sopraimporre nella licitazione, e rendersi aggiudicatari, perciò debbono ad essi loro imputare il non averlo praticato.

In vero, dice un dotto scrittore signor Cleirac, dopo la vendita di una porzione di un bastimento gli altri comproprietari non possono pretendere preferenza, *jus congrui*, con rimborsare l'acquirente, e costringerlo al rilascio; ed in tal senso venne giudicata la quistione che verteva sull' oggetto dal Parlamento di Bordeaux con decisione del 22 dicembre 1746.

§. 6. Verificandosi il congedo al capitano, e questi chiede il pagamento della sua quota di proprietà sul legno, il prezzo dovrà pagarsi da tutt'i compadroni indistintamente, o solo dai compadroni che han formato la maggioranza che ha dato luogo al congedo? Tale dubbio ha sofferto varie opinioni. Chi era di parere che son tenuti di rimborso soltanto i comproprietari,i quali han congedato il capitano, mentre non possono astringersi gli altri a contribuirvi, niuno potendo essere obbligato ad acquistare. Altri però hanno diversamente opinato, e sembra il più retto avviso, dal perchè, se per ragione che il parere del maggior numero costringe il minor numero a congedare il capitano; ed in tutto quello che concerne l' interesse comune secondo l'art. 207; esso dee soggettare tutti a contribuire al rimborso del capitano, se questi lo chiede.

L'interesse comune dei proprietari di bastimento è principalmente nello scegliere il capitano,nel dare un *naviculare* proprio alla impresa ed alla destinazione del viaggio. Quanto riguarda l' adempimento di questo atto di prim'ordine per la navigazione,è nell' interesse e tra i doveri si del minore che del maggior numero, e ciascuno dei comproprietari può essere astretto a contribuire in comune all' armamento del bastimento. Chi vuole il fine vuole i mezzi. Da una parte, il bastimento deve navigare, *navis ad hoc paratur, ut naviget*: dall'altra, in tutto quello che concerne l'interesse comune dei proprie-

tari,la legge vien data dal parere della maggioranza. Or il congedo dato al capitano è riputato essere nell' interesse di tutti: tutti adunque deggiono essere suscettibili dei risultamenti del parere della maggioranza.

§. 7. Nella specie è da osservarsi, ch' è una regola speciale ch'esiste, in ciò che riguarda la società di comproprietarî di bastimenti, e che sono diverse da quelle del dritto comune riferibili alle società.

D'altronde la massima, che niuno può essere costretto ad acquistare non è senza eccezione, e sopra tutto non è punto applicabile al caso delle società. In una società di commercio, ciò che viene acquistato per l' interesse comune, è a carico di tutti i membri della società; vie maggiormente in una società nautica; tanto dalle leggi marittime protette.

Art. 207. Per tutto ciò che riguarda l' interesse comune dei proprietarî di un bastimento la deliberazione della maggioranza dee prevalere.

La maggioranza si determina da una porzione d' interesse sul bastimento, eccedente la metà del valore di esso.

Nel caso di parità la vendita all' incanto del bastimento non potrà essere dal giudice ordinata, che con cognizione di causa e sulla domanda dei proprietarî formanti insieme la metà dell' interesse totale sul bastimento, purchè non esista una convenzione contraria in iscritto.

Sommario.

1. — Delle tre disposizioni contenute nell' articolo, le due prime riflettendo la maggioranza, questa decide dell' andamento del bastimento.
2. — Come debba intendersi tal maggioranza.
3. — D' onde ha origina tal disposizione del Codice.
4. — Stabilita una cifra per l' acquisto ed armamento di un bastimento, se la somma non può esser sufficiente per viaggiare il legno, la maggioranza può obbligare la minoranza a supplire *pro rata*.
5. — Se la maggioranza crede fare una speculazione lucrosa, mostrando la evidente possibilità, può obbligara la minoranza a contribuire.
6. — L' armamento e l' allestimento di una nave, non si estendono all' oggetto del suo caricamento.

COMENTO

§. 1. L'art. 207 contiene tre disposizioni: il senso delle due prime è che il parere di quei proprietari che hanno il maggior interesse nel bastimento debba restar superiore a quello degli altri. Quindi è che questa maggioranza prende parte ed à diritto di regolare l' intrapresa ed il destino del bastimento, del viaggio, di scegliere il capitano, ed

il resto dell'equipaggio, di fissare i loro salari, e di stabilire le istruzioni del viaggio. Questa maggior parte è fondata a costringer gli atti interessati a somministrare il lor contingente per il racconciamento, l' armamento, ed il gettamento in mare del bastimento, e sul loro rifiuto, di prender denari a cambio marittimo per loro conto ed a loro rischio, dopo averlo fatto ordinare contro essi con una sentenza.

§. 2. Non è necessario, perchè vi sia questa maggioranza, che un parere riunisca i tre quarti della proprietà del bastimento: basta che sia adottata dai proprietarl di più d'una mettà.

§. 3. Queste due prime disposizioni dell' art. 207 sono tratte dalle leggi romane. Di fatti nella legge ultima del Codice così si legge: *Amplior pars obtineat, ita ut quod pluribus placeat hoc statuàtur, qui bonis credere possunt.* Il loro senso naturale è che il parere di quelli fra proprietarl, i quali, con la loro riunione, hanno il maggior interesse sul bastimento; così, un solo socio, la cui porzione eccedesse la metà, preverrebbe sopra tutti gli altri qualunque fosse il loro numero. *Majorem esse partem pro modo debiti, non pro numero personarum, placuit. L. 8, ff. de pactis — Stimmano ad jus marittimum cap. 5 n. 103.*

§. 4. Deriva da ciò, che sebbene alcuni proprietarl avessero stabilito che la compra o l'armamento di un bastimento ascender dovesse ad una determinata somma, pur nondimeno esaurita questa cifra, la maggioranza può domandare un supplemento per completare l'armamento. Niuno potrebbe dolersi, perchè tutti han mancato di previdenza, ed intanto è necessario, che il bastimento faccia partenza.

§. 5. È stato un sistema antico, ed assodato, che se la maggioranza crede necessario un supplemento per fare una speculazione lucrosa, di che ne presenterà una possibilità chiara, una tal spesa dee esser accettata. La ragione stà, che se la navigazione di lungo corso richiede delle spese considerabili a segno, che vi ha pochi commercianti in istato di formar delle imprese proprie a sostenerla; se vi ha della prudenza di dividere i rischi su varl bastimenti, secondo il consiglio di un savio, *tua omnia uni nunquam navi credito*, affinchè il felice successo degli uni indennizzi del cattivo successo degli altri; se è conveniente di avere, di armare, e di caricare dei bastimenti in comune, egli è appunto perciò di precisa necessità, lo stabilire una regola per la utilità dei soci e dei comproprietarl, onde il capriccio, o lo spirito di contradizione di alcuni non faccia svanire dei progetti vantaggiosi, e profittevoli alla società.

§. 6. Fuvvi quistione fra dottori, se la maggioranza dei proprietarl in interesse poteva egualmente costringere l'altra parte a contribuire per la sua porzione al caricamento del bastimento, e se in difetto di caricare delle mercanzie sino alla concorrenza della sua porzione, il maggiore interessato poteva caricare in proporzione del suo interesse con esentarsi dal nolo confondendolo in sè stesso.

Questa doppia quistione fu nel modo seguente ragionata. Dissero, esser ben vero che naturalmente e nel rigor delle regole, uno dei proprietarl non aveva il diritto di disporre, e di servirsi della cosa comune, se non con il consenso dell'altro; ma che a cagione della pubblica utilità erasi stabilito, che il maggior numero, dovesse nel parere prevalere il minor numero. *Quod major pars efficit pro eo habetur ac si omnes egerint. L. 19 ff. ad municipalem.*

Onde risultava, che la maggioranza aveva il diritto di ordinare quanto era necessario per fare il viaggio, con facoltà altresì di costringere la minoranza a contribuire alla spesa che esigeva la partenza; ma che il suo diritto non andava oltre fino ad estendersi ed ad obbligare il minor numero a contribuire al caricamento, e stante rifiuto per la porzione, caricare per conto proprio, senza porre a calcolo il nolo al minor numero; che appena la maggioranza caricherebbe delle mercanzie, essa sarebbe tenuta di pagare il nolo per tre ragioni.

1. Perchè al bastimento è dovuto il nolo, e conseguentemente a tutti quelli che hanno parte al bastimento istesso, chiunque sia que-

gli da cui sieno state caricate le merci: colui che partecipa dei pesi e della spesa, debba anche partecipare dei profitti. *L. 10 ff. de reg. jur.*; che perciò il minor numero contribuendo all'armamento e correndo i rischi della navigazione, dee necessariamente prender parte al nolo, che guadagnerà il bastimento.

2. Perchè rispetto al nolo non è da farsi differenza alcuna, fra un caricante straniero, ed un caricante comproprietario del bastimento. Il comproprietario non opera allora con tal qualità, ma solamente con la qualità di caricante, per cui egli deve il nolo del pari, che il caricante straniero, salvo ad esso di prender parte del nolo in proporzione dell'interesse che ha sul bastimento.

3. Perchè il socio non avendo il diritto di scindere l'uso della cosa comune, e d'impiegarne i frutti per suo proprio vantaggio con il pretesto ch'egli non gli avrebbe percepiti che in proporzione del suo interesse nella società, tutto quello che ne ritrae dee riportarsi nella massa comune per esser ripartito.

In fatti, di altro non è quistione se non se dei proprietari di un bastimento, astrazione fatta dal suo caricamento. Ora qual'è l'interesse comune dei proprietari di un bastimento? Quello solo di metterlo in istato di navigare a profitto comune, di regolare la impresa e la destinazione del viaggio; di scegliere il capitano e di formare l'equipaggio, e finalmente di dare le necessarie istruzioni per il viaggio. Questo è l'unico fine per cui devesi seguire l'avviso del maggior numero. Di tutto questo nulla al certo ha una relazione, diretta almeno e necessaria col caricamento del bastimento, poichè la qualità di caricante, niente ha di comune con quella di proprietario e comproprietario di un bastimento, e poichè l' art. 207 parla solamente dell'interesse comune dei proprietari.

L'armamento e l'allestimento di una nave non si estendono punto all' oggetto del suo caricamento. Perciò dal potere che ha il maggior numero di astringere il minore a contribuire all'armamento del bastimento in comune, non ne risulta, che esso possa egualmente obbligarlo a somministrare il suo contingente per il caricamento, e se il maggior numero non ha questo potere, nè tampoco à quello di privare il minor numero della sua porzione del nolo che sarà dovuto al bastimento, qualunque siasi il caricante delle merci.

§. 7. Altra quistione importante necessita sapere, ed è, se la maggioranza è di avviso di non far caricare il bastimento, il minor numero è obbligato conformarsi a tal disposizione di non poterlo far navigare.

Qui i giureconsulti non combinano d'opinione. Stracca, Kuricke, Emerigon e Cleirac sono per la negativa, poggiandosi sulla *L. 12 §. 1 ff. de usufructu, et quemadmodum*, la quale dice così. *Navis usufructu legato, navigatum mittendam puto, licet naufragii periculum immineat; navis enim ad hoc paratur ut naviget.* Ma osserva il signor Valin, non perchè l' usufruttuario di un bastimento ha il diritto di farlo navigare malgrado l' erede proprietario, visto che altrimenti il suo usufrutto sarebbe illusivo, ne segue, che il meno interessato sul bastimento sia autorizzato a farlo navigare contro la volontà dei suoi cointeressati.

§. 8. Che che ne sia, a noi pare, che la opinione di Valin debba prevalere, altrimenti il minor numero detterebbe la legge al maggior numero, lungi di riceverla da questo; lo che sarebbe contro il testo vero dell'articolo 207 del nostro Codice e contro i principi di ogni giustizia. Quando anche si trattasse di un bastimento solito ad esser noleggiato il minor numero non potrebbe essere autorizzato a farlo navigare a nolo contro il volere della maggioranza, la quale debbe al certo avere delle buone ragioni per opporvisi, soventi volte per non esporsi a dei pericoli e a delle perdite, che la prudenza le suggerisse di evitare.

§. 9. Pur nondimeno è da osservarsi che in tutto ciò si suppone, che nell' atto di società non vi sia clausola la quale regoli la destinazione del bastimento, e la specie di navigazione da farsi, con la obbligazione di tutti gl' interessati di contribuire a quanto sarà necessario all'uopo; altrimenti si dovrebbe adempire la convenzione, sotto pena di tutte le spese e del risarcimento dei danni-interessi contro i contravventori.

Gli effetti della comproprietà di un bastimento possono essere regolati dalle convenzioni delle parti. Queste possono stipulare, del pari che in qualunque altra specie di società, il modo di amministrazione della cosa comune.

Tali condizioni debbono allora essere eseguite da tutt'i comproprietari, nè si può dire nella nostra ipotesi, che il maggior numero deve avere la facoltà di cangiare la destinazione del bastimento, per la ragione che si suppone farsi un tal cambiamento per il meglio del bastimento istesso: non si deroga in tal modo alla legge dei contratti Ogni contraente è nel diritto di farle eseguire, nè si può apportare alcuna innovazione senza il suo assenso.Una volta regolata le condizioni di una società, non può esservi fatta alcuna qualsiasi innovazione se non col consenso di tutti, ciascuno non essendosi obbligato che sulla fede della esecuzione delle condizioni.

§ 10. È da osservarsi che la quistione da noi trattata nel num. 7 ed 8 è riferibile alla circostanza in cui varî siano i comproprietari del bastimento; e che questi sian tali da poter formare una maggioranza ed una minoranza di caratari; ma pure può darsi, che i proprietari del bastimento sian due soltanto, ovvero quattro, sei, otto; e che costoro si trovassero nella condizione di due pareri, l'uno il quale sarebbe di lasciare il bastimento nella inazione, l'altro d'intraprendere questo o quel viaggio. In allora deve prevalere questo sentimento di viaggiare: *Ad hoc paratur ut naviget.* Diffatti Stracca, *de navibus* part. 2, n. 6 si esprime in questi termini: *Ego fingo tibi quaestionem: duos esse dominos navis, alterum velle congruo tempore ad navigandum, ipsam navim navigatum mittere, alterum vero malle in portu permanere, et praeferendum illum existimo, qui se ad usum parata uti velit, et utiliter agere, recusante socio, ut tradunt.* Di questo medesimo sentimento è Bartolo, Paolo ec.

§ 11. L'art. 207 delle leggi di Com. siccome vedesi, contiene nelle sue tre disposizioni, due parti interamente distinte; l'una è relativa alle deliberazioni da prendersi nello interesse comune, e di questo ne abbiamo trattato fin qui; l'altra è relativa alla vendita all' incanto del bastimento, cosa che sarà discussa nei seguenti numeri.

§ 12. La seconda parte dell'art. 207 forma eccezione al principio generale, che niuno può essere costretto a restare nell'indivisione. Diffatti con l'art. 734 delle leg. civ. è sancito « Niuno può essere astretto a rimanere in comunione; e si può sempre domandar la divisione, non ostante qualunque proibizione o convenzione in contrario ». Intanto con la seconda parte dell'articolo 207 delle leggi di eccezione, è stabilito così: « Nel caso di parità la vendita all' incanto del bastimento, non potrà esser dal giudice ordinata, che con cognizione di causa, e sulla domanda dei proprietari formanti insieme la metà dell'interesse totale sul bastimento, purchè non esista una convenzione contraria in iscritto ».

Dalla lettura dei due trascritti articoli lucidamente appare una derogazione dell'assioma *nemo invitus in comunione manere cogitur.*

Questa disposizione s'intende bene, che non può aver luogo, se non nel caso di parità tra gl'interessati del bastimento.

Intanto le deliberazioni di cui parla l'articolo 207 non si estendono alla vendita volontaria del bastimento; in modo che la maggioranza possa risolvere una tal vendita volontaria, la quale sia valevole anche per coloro che non vi hanno acconsentito. Questa è la volontà della legge. La vendita volontaria di un bastimento non è del numero degli oggetti che possono essere considerati come riguardanti *l' interesse comune* poichè essa tende a far cessare questa comunanza d'interessi. Il maggior numero può, è vero, decidere, ad onta del minor numero su la scelta del capitano e delle persone dell' equipaggio, sulla locazione, sul racconciamento e sull'armamento del bastimento sull' istruzione da darsi ec.; ma allorchè trattasi di alienare un bastimento volontariamente, allorchè trattasi di trasmetterne la proprietà ad una tale persona e per un tal prezzo, la unanimità dei comproprietari è necessaria ed è richie-

sta; e se essa non può ottenersi, altro espediente non vi ha, che la vendita all'incanto nel caso dalla legge prescritto.

Perciò una porzione dei proprietarî per quanto ella sia considerabile, non potrebbe prender di suo conto il permettere la vendita di un bastimento. Una tal vendita sarebbe nulla dalla radice, almeno per coloro che non vi avrebbero aderito.

Invano i venditori apporrebbero di aver fatto procedere a tale vendita per la via dell'incanto, dopo di avere stabilito la forma e le condizioni di essa; il che equivarrebbe ad un'incanto, per il quale non è necessario di riunire la unanimità de' suffragi.

Sarebbe questo un trarre una falsa conseguenza dell'espressione della legge. La vendita, benchè fatta all'incanto non cesserebbe di essere una vendita volontaria,la quale sarebbe fuori del potere della maggioranza, e la quale, per essere considerata come vendita all'incanto, avrebbe dovuto essere antecedentemente sottoposta al giudice, ed essere da lui regolata.

§13. Infatti se non vi ha unanimità di consenso per la vendita all'incanto, la maggioranza, al pari che la stessa metà non ha alcun dritto di farvi procedere di moto proprio, senza autorizzazione del giudice, nè di regolare a suo bel grado la forma e la condizione della vendita. La seconda parte dell'art. 207 dice « la vendita all'incanto, *potrà » essere accordata sulla dimanda* dei pro» prietarî formanti insieme la metà degl'in» teressi comuni ». Tutto il suo dritto adunque consiste nel *dimandare* al Tribunale, di ordinare la vendita all'incanto, e di regolare il modo di tale vendita, l'ammissione degli stranieri, il numero dei cartelli, ossiano avvisi ed affissi, i termini da osservarsi, e tutto quello che può servire a far ascendere il bastimento al suo vero valore.

§14. Fa d'uopo che siano d'*accordo* tutt' i proprietarî tanto per la stessa vendita allo incanto, quanto per le condizioni, e forma onde procedere a tal vendita all'incanto senza autorità del giudice. Senza questa unanimità è assolutamente necessario, che coloro i quali vogliono la vendita all' incanto, si rivolgano al Tribunale per far decidere i seguenti dati:

1.° Se sia il caso e se si possa procedere alla vendita stessa.

2.° Quali saranno le forme da seguirsi, e quali le precauzioni da prendersi per l'interesse comune.

§15. Senza di ciò,la vendita all'incanto non può dirsi propriamente tale; essa è una vendita volontaria fatta dalla totalità di un'oggetto di quei, che altro non ne avevano, se non che una sola parte.È adunque, relativamente alla porzione che non era di loro proprietà,una vendita della cosa altrui,per conseguenza, un atto perfettamente nullo, che da per se stesso niun dritto ha potuto trasmettere all'acquirente sulla porzione di proprietà dei comproprietarî che non sono concorsi alla vendita : *quod nullum est nullum producit effectum.*

§16. Ma se l'atto di vendita niun dritto ha potuto trasmettere all'acquirente sulla proprietà dell'altrui porzione, cioè se l'acquirente non ha potuto per mezzo del suo atto di compra, acquistare la proprietà della porzione di un'altro, non avrebbe egli potuto acquistarla per prescrizione, e per la perdita di dritto di quest'ultimo?

§17. Il signor Pardessus ha esaminata la quistione, ed ecco come si spiega a tale riguardo tom. 2, p. 27 e 28: « La vendita po» trebbe esser fatta da una persona, la quale » si fosse detta proprietario del bastimento » ed in favore della quale le apparenze sa» rebbero abbastanza forti, perchè il com» pratore fosse in buona fede siccome ha » luogo nella vendita degl'immobili. Sembra » naturale di continuare l'applicazione per a» nalogia dei principî del dritto civile. In » questo dritto l'acquirente di buona fede, » che compera un'immobile da quello che » non ne è il proprietario, prescrive contro » il vero proprietario con il medesimo elas» so di tempo, e con gli stessi mezzi,che ser» vono a prescrivere contro le ipoteche. Pa» rimenti, sembra conveniente il decidere, » che il compratore di buona fede di un ba» stimento prescriverebbe contro il vero » proprietario, allorchè avrebbe posseduto

» tal bastimento, durante il tempo, e con le » circostanze che purgano i diritti del cre- » ditori su i bastimenti ».

§18. Questo Professore non si spiega oltre, ma quale è il risultamento della sua opinione? Eccolo. Rammentiamo che l'art. 199 del Codice di Commercio, da noi già discusso, dice, che in caso di vendita volontaria, l' privilegi dei creditori sono estinti allorchè il bastimento avrà fatto un viaggio in mare sotto il nome ed a rischio dell'acquirente, e ad ogni acquiescenza, ovvero senza opposizione da parte dei creditori del debitore venditore; da ciò si può conchiudere, che dopo questo viaggio in mare, qualunque diritto dei creditori è perduto sul bastimento, e che da quel momento pare al signor Pardessus conveniente il decidere nella stessa circostanza, che il diritto del vero proprietario è egualmente perduto. Perciò, se il bastimento ha fatto un viaggio, il diritto del proprietario sarebbe perduto; l'acquirente, per analogia, sarebbe nella condizione di apporgli la stessa prescrizione, che potrebbe apporre ai creditori del venditore.

Noi non possiamo aver comune col signor Pardessus tale opinione. Il proprietario è sottoposto dal Codice civile alle medesime prescrizioni che il creditore; non perchè si argomenti per analogia da un caso all'altro, ma perchè il Codice civile ha delle disposizioni per il creditore, e delle altre disposizioni testuali per il proprietario. Che sia così piaccia leggere l'art. 2074 così espresso:

« I privilegi e le ipoteche si estinguono:

« 1. Coll'estinzione dell'obbligo principale.

« 2. Con la rinunzia del creditore all'ipoteca.

» 3. Con l'adempimento delle formalità, e » condizioni prescritte a terzi possessori per » render liberi i beni da essi acquistati.

» 4. Colla risoluzione del diritto di colui » che ha costituito l'ipoteca ai termini del- » l'art. 2096.

« 5. Con la prescrizione.

« La prescrizione si acquista a vantaggio » del debitore, riguardo ai beni che si tro- » vano in suo potere con il corso del tempo » determinato per la prescrizione delle a- » zioni che producono l'ipoteca ed il privi- » legio. La prescrizione riguardo ai beni » posseduti da un terzo, si acquista da co- » stui, col periodo del tempo stabilito per » prescrivere il dominio in suo favore: nel » caso in cui la prescrizione suppone un ti- » tolo; essa comincia a decorrere dal gior- » no in cui il titolo predetto sia stato tra- » scritto sui registri del conservatore.

« Le inscrizioni fatte seguire dal credito- » re non interrompono la prescrizione sta- » bilita dalla legge a favore del debitore o » del terzo possessore ».

« Art. 2168. — Tutte le azioni reali, e » personali si prescrivono con il decorso di » 30 anni, senza che colui che allega tal pre- » scrizione sia tenuto ad esibirne un titolo, » o che gli si possa apporre veruna eccezio- » ne per causa di mala fede.

« Art. 2171. — Colui che acquista in buo- » na fede, e con giusto titolo un'immobile, » ne prescrive la proprietà con il decorso di » anni 10, se il vero padrone abiti nel ter- » ritorio compreso sotto la giurisdizione del- » la G. Corte civile dentro del quale sia si- » tuato l'immobile, e con il decorso di anni » venti, se sia domiciliato al di fuori ».

Nella stessa maniera, se il Codice di Commercio, contenesse alcune disposizioni, le quali stabilissero, che il proprietario di un bastimento venduto da un terzo perde la sua proprietà, se non la rivendica in un determinato termine, uopo sarebbe sottometter- visi.

Ma simile disposizione non è compresa nel Codice di Commercio. In caso di vendita volontaria l'art. 199 porta, che il privilegio del creditore del venditore sarà estinto per effetto di un viaggio fatto a nome del compratore.

Ecco quanto dice il Codice. A chi mai è applicabile questa disposizione? Ai creditori di colui, che ha venduto. Essa non riguarda in alcun modo il *proprietario*, di cui si è venduta la proprietà. L'articolo fa perdere un dritto di credito allorchè il vero proprietario è stato il venditore: si tace sul dritto di proprietà, quando avviene che la vendita sia stata fatta da un terzo non proprietario.

Non si può dunque dire per analogia: il

creditore perde il suo diritto in tale ipotesi: il proprietario debbe anche perderlo nella stessa ipotesi: per la ragione che non si possono rapire dei dritti, nè opporre delle prescrizioni per analogia, principalmente quando si tratta di un dritto cotanto sacro, quanto quello della proprietà.

È principio costante in dritto, che i motivi d' inammessibilità, le prescrizioni, la perdita di ragioni sono di stretto diritto; che essi non possono essere suppliti; che non possano per la stessa ragione essere estesi da un caso all'altro, giacchè trasportarli ad un caso non preveduto, e lo stesso che farli supplire a quel caso.

§ 19. Inutilmente vorrebbe trarre delle deduzioni dall'art. 705 dello stesso Codice di Commercio, già commendato, il quale vuole, che le dimande di distrazione di proprietà di un bastimento sieno avvanzate *prima dell'aggiudicazione*; altrimenti esse sono convertite in opposizione al prezzo. Ciò è vero nel caso previsto da questo articolo, cioè nel caso in cui i creditori abbiano fatto sequestrare il bastimento, e dopo il sequestro abbiano fatto venderlo giudiziariamente, secondo le formalità prescritte dal titolo particolare nel quale trovasi il detto art. 705.

Ma questa perdita di dritto pronunziata dalla legge, in questo caso non può attendersi ad una vendita volontaria. Sono due ipotesi totalmente diverse.

La legge parla della necessità di formare la dimanda di distrazione, allorchè si tratta, prima di un sequestro, e poscia di una vendita forzata di un bastimento; ma essa nulla dice del caso in cui non vi è stato sequestro, nè vendita forzata, ma bensì vendita volontaria fatta da terzi senza dritti. Ognuno sente, che è impossibile il privare un proprietario della sua proprietà, allorchè niuna legge pronuncia contro di lui la perdita del suo dritto a questo riguardo, e che un testo formale dichiara la nullità di tal vendita rispetto a lui.

La sola prescrizione di trent' anni di che parla l'art. 2168 trascritto nel § precedente, metterebbe il venditore e l' acquirente in salvo da qualunque reclamo, ed estinguerebbe l'azione in revindicazione del proprietario spogliato.

§ 20. Finalmente, si dimanda, se un proprietario di bastimento, che ha ceduto una porzione della sua proprietà, riserbando a sè stesso il titolo di *armatore*, può egli per effetto delle sue operazioni per la navigazione del bastimento, soggettare il suo acquirente in concorrenza e personalmente alle condanne contro lui pronunziate qual' armatore?

Tale acquirente è egli soggetto alle azioni che dai terzi potrebbero esercitare direttamente contro esso per cagione delle operazioni del venditore armatore, come a cagion d'esempio per le indennizzazioni dovute relativamente all' inadempimento del noleggio del bastimento al ritardo arrecato alla sua partenza, al non pagamento dei salari della gente dell'equipaggio ec.

§ 21. Alcuni giureconsulti hanno pensato che si potrebbe forse dire, che avendo il venditore conservata la sua qualità di *armatore* cedendo un dritto di comproprietà del bastimento, questo diritto non può essere considerato, riguardo ai terzi, che come quello di un socio in accomandita, poichè il venditore restando *armatore*, e contrattando in tal qualità, è il solo nel quale coloro con cui ha trattato, abbiano riposto la sua fiducia. Ora, il socio in accomandita non è passivo delle perdite, che sino alla concorrenza dei fondi, che ha messi, o ha dovuto mettere nella società.

Allora l'acquirente non può essere tenuto che in ragione della sua porzione di proprietà sul bastimento, e non personalmente. Eglino hanno aggiunto, che si potrebbe ancora dire, che quegli, il quale non è obbligato se non in ragione della cosa, può sempre liberarsi dai debiti e pesi che vi gravitano, con farne l'abbandono; che conseguenza di tal principio è la facoltà concessa a qualunque comproprietario di un muro comune di esimersi dal contribuire alle riparazioni ed alle ricostruzioni con rinunziare al diritto di comunione, e quella concessa al proprietario del fondo soggetto ad una servitù di abbandonarlo al padrone del fondo

dominante, per liberarsi dall'obbligo che gli sarebbe imposto dal titolo di fare a sue spese i lavori necessari per l'uso e la conservazione della servitù. Tanto si desume dai seguenti articoli delle nostre leg. civ.

« Art. 577. — Ciò non ostante, qualunque compadrone di un muro comune può » esimersi dall'obbligo di concorrere alle » spese di riparazioni e ricostruzioni, rinunziando al dritto di comunicare, purchè il » muro comune non sostenga un edilizio di » sua pertinenza ».

« Art. 620. — Anche quando il proprietario del fondo serviente è tenuto, in forza » del titolo di fare a sue spese le opere necessarie per l'uso e conservazione della » servitù, può egli sempre liberarsene, abbandonando il fondo serviente al proprietario del fondo dominante ».

Parimenti il Codice di Commercio autorizza qualunque proprietario di bastimento a liberarsi con l'abbandono dalla responsabilità delle azioni del capitano, giusta l'articolo 203 da noi già analizzato.

§ 22. Tutti questi principi non giungono a persuaderci, anzi ci sembrano inapplicabili alla specie in esame, per le seguenti ragioni. L'art. 203 del Codice di Commercio non permette l'abbandono del bastimento, e del nolo, che relativamente alle *azioni del capitano*, e per i motivi spiegati in questo articolo, esso non risguarda affatto le *azioni del comproprietario armatore*. La sua disposizione è una eccezione al dritto comune, che non si estende ad altri casi.

Altrettanto dee dirsene degli art. 577 e 620 delle leggi civili sopra trascritte, la cui applicazione non potrebbe aver qui alcuna influenza, e rimane circoscritta nella specie particolare a ciascuno di tali articoli. *De casu ad casum non fit extentio.*

Infine, per esser considerato qual socio in accomandita, basta aver contribuito una certa somma di danaro nella formazione del fondo della società o della speculazione progettata, *con la convenzione* che ciascuno avrà una certa parte al profitto, se ve ne ha, e che soffrirà, in caso contrario, la stessa parte delle perdite, sino a concorrenza della somma da lui sborsata. La società in accomandita essendo una eccezione al dritto comune fa bisogno che sia chiaramente dimostrata; essa non può ritenersi per via di supposizione. Così l'amministrazione affidata ad uno o più soci, ad esclusione degli altri, non farebbe presumere che si sia voluto convenire di una società in accomandita. Fa di mestieri, perchè una società sia vera in accomandita, che nell'atto costitutivo di essa, sia convenuto che *tali*, o *tali altri socii* saranno obbligati solamente sino a concorrenza dei fondi da loro versati. Questa stipulazione è essenzialmente caratteristica, qualora non sia detto che la società è in accomandita.

Ma quegli a cui si è ceduto una proprietà del bastimento, è incontestabilmente divenuto comproprietario col venditore, il quale è rimasto possessore dell'altra porzione. Da ciò si è contratta una società marittima per la navigazione del bastimento. Sì l'uno che l'altro è solidalmente e personalmente tenuto di tutte le obbligazioni contratte pel bastimento, e di tutte le indennità risultanti dalla inosservanza di queste convenzioni. Il titolo di armatore, che con la vendita è stato riserbato al venditore non esime l'acquirente da tale personale responsabilità; al contrario con questo titolo di armatore accordato al suo venditore comproprietario, l'acquirente è considerato averlo autorizzato a fare *tutto per lo meglio* nell'interesse comune. È una specie di mandato, che impone all'acquirente l'obbligazione di eseguire gli impegni contratti dal suo mandatario conformemente alle facoltà a lui date. Il venditore rimasto armatore è presunto di aver ricevuto le facoltà di fare tutto quello che è permesso ad un mandatario generale per amministrare. È d'altronde di principio che la solidalità ha luogo di pieno dritto nelle società di commercio: l'impegno contratto da uno dei soci obbliga solidalmente gli altri riguardo ai terzi.

Da un'altra parte, o la porzione venduta del bastimento, non è la metà del valore del bastimento istesso, o pure è la metà di tal valore. Nel primo caso il venditore avendo conservato una porzione maggiore d'interesse sul bastimento, dà la legge per effetto

dell' art. 207 del Codice di Commercio, di maniera che il suo acquirente comproprietario si trova legato dalle azioni di lui in tutto quello che riguarda la navigazione, il nolo del bastimento, la scelta del capitano, gli stipendi dell' equipaggio ec., siccome si è spiegato di sopra; perchè in lui solo stà il parere della maggioranza.

Se al contrario la porzione ceduta all' acquirente è metà del valore del bastimento, egli non può impedire la navigazione, nè il nolo del bastimento, nè sottrarsi dalle obbligazioni che ne derivano, se non se dimandando secondo l'ultimo paragrafo dell' articolo 207 la vendita all'incanto del bastimento. Sino ad una tale dimanda, tutto ciò ch'è stato fatto dal comproprietario con il titolo di armatore, è obbligatorio per l'acquirente, il quale gli ha conferito quest' ultimo titolo.

Ciò viene anche, nei due casi menzionati, in appoggio del principio incontestabile, che il comproprietario rimasto armatore è un socio gestore, le cui azioni, per ciò che concerne il bastimento obbligano personalmente e solidalmente gli altri soci.

§. 23. Del resto lo stesso spirito che ha dettato l'art. 207, si è quello, che nell' ultima parte ha indotto il legislatore a volere che la vendita all' incanto di un bastimento, non potesse, salva *convenzione contraria per iscritto* essere abbandonata da uno o più proprietari, che in quanto i richiedenti avessero fra loro tutti un'interesse uguale sul bastimento; di modo che essendovi su questo punto due opposti avvisi, sostenuti da eguale interesse sul bastimento l' incanto dee aver luogo.

Si dirà senza dubbio, che ciò è una formale derogazione ai principi degli art. 734 e 1532 LL. CC. *nemo invitus in comunione manere cogitur*; ma i grandi interessi del commercio marittimo esigevano che la legge apportasse in questa parte delle modificazioni al dritto comune. Il legislatore ha sentito quanto utile, e quanto vantaggioso è per la prosperità pubblica che si formino delle società marittime, ed ha creduto, che egli mancherebbe al suo scopo, ove permettesse ad ogni socio lo addimandare la vendita all'incanto del bastimento comune, sempre che lo giudicasse a proposito. Da un lato facea mestieri d' incoraggiare colui il quale, a motivo che delle sue troppo limitate facoltà non è in istato d' intraprendere delle spedizioni commerciali, se non se con i denari e con la industria degli altri soci, dall'altro poi uopo è prevenire gli effetti del capriccio o le fraudolenti speculazioni della opulenza, la quale potrebbe pagare la porzione degli altri soci, senza che questi fossero nel caso di pagar la sua, ed in tal modo far loro la legge, escludendoli per mezzo dell'incanto, a seconda dei suoi interessi.

§. 24. Però il Codice di Commercio, mitiga la proibizione espressa su tal proposito delle antiche nostre ordinanze, che non permettevan la *vendita all' incanto* di qualunque bastimento posseduto in comune, se non quando si era ugualmente diviso di opinione, *su la impresa di qualche viaggio*. Attualmente la vendita allo incanto potrà esser richiesta in tutte le ipotesi ed ancorchè non si contenda di alcuna impresa, qualora i richiedenti formino insieme la metà dell' interesse totale sul bastimento.

§. 25. Dice il signor Locrè, che allorquando formolavasi il Codice di Commercio in Francia, il progetto della sezione risguardante questo articolo, conteneva, *la vendita all'incanto del bastimento è di dritto, se vi ha parità di voti*. Così una metà sull'interesse potrà in tutt' i casi costringere l'altra metà ad incantare; egli è sufficiente che quella metà reclami l'incanto del bastimento, perchè tale incanto è di dritto. Non vi è mai più luogo alle distinzioni fatte dal signor Valin sul particolare.

È però da avvertire siccome osserva il dotto signor Locrè, giusta i principi del signor Bèouguen oratore del Governo, che la parità dei voti, del pari della maggioranza, non si computa dal numero dei votanti, ma bensì dalla quantità d' interesse sul bastimento. *Vedete Locrè sull'art. 220 Codice di Commercio francese.*

Da un'altra parte, non si potrà domandare mai questo incanto, ogni qualvolta i pareri non saranno ugualmente divisi, cioè ogni volta, che la metà in interesse non sarà completa.

§. 26. Così, quegli ch'essendo proprietario di una porzione del bastimento minore della metà, vuole uscire dalla comunione, altro mezzo non ha, se non di vendere la sua porzione al suoi comproprietari, o ad un terzo. Non sembra allora forse, che sarebbe stato conveniente il decidero, che nel caso in cui l'incanto fosse negato dal maggior numero, questo sarebbe tenuto di acquistare sull'avviso dei periti, la porzione del minor numero? Perchè non si potrebbe applicare qui i principi dell'art. 206 del Codice di Commercio, relativi al rimborso della porzione del capitano congedato, di cui abbiamo parlato nel discutere detto art. 206? Giacchè chi vorrà comperare la porzione del minor numero, se il maggiore è notoriamente conosciuto per le sue difficoltà?

Ecco l'inconveniente dell' ordinanza della marina, dice Valin, e pur nondimeno la legge nuova qual' è il Codice di Commercio si tace su questo proposito.

§. 27. Ma tosto che la metà sull' interesse ha il diritto di chiedere l' incanto del bastimento, il maggior numero non può esso far incantare e vendere il bastimento ad onta, del minor numero? La metà richiesta per l' incanto trovasi nella deliberazione della maggioranza. In questo caso, sembra che il minor numero debba seguire la legge, che gli avrà dettata il maggiore.

§. 28. Allora quando la legge ha voluto, che fosse seguita la volontà della maggioranza nella somma, è perchè essa ha preveduto che coloro, i quali avrebbero maggiore interesse alla cosa comune, non prenderebbero giammai alcuna determinazione contro l'interesse generale. Tale è l'opinione del signor Boucher sull' art. 220 del Codice di Commercio francese che corrisponde all' articolo 207 del nostro.

Però questa objezione non è che speciale. Il maggior numero non dà la legge al minor numero, se non per regolare la impresa, e la destinazione del viaggio del bastimento, per iscegliere il capitano e l'equipaggio, e per formare le istruzioni convenienti al viaggio, perchè un bastimento è fatto per navigare. *Navim ad hoc paratur, ut naviget. L. 12 §, 1 ff. de usufructu et quemad.* La facoltà, che in ciò dà la legge al maggior numero non si estende al diritto di far vendere il bastimento, e se la vendita all' incanto à luogo, è solo quando i proprietari sono egualmente divisi di opinione. « Il maggior numero non ha » autorità di vendere il bastimento, dice E» merigon; esso ha soltanto il diritto di pre» scrivere relativamente al bastimento ed » alla navigazione ciò che gli sembra conve» niente, senza che quelli tra i proprietari, » che formano il numero minore possono op» porvisi. Ma se voti sono egualmente divisi » sia per la scelta del capitano, che per la » destinazione del bastimento, *o per qualun» que altro oggetto essenziale*, allora è per» messo chiedersi l'incanto.

Lo stesso autore ripete una decisione dell' Ammiragliato di Marsiglia del 26 luglio 1751 che decise la quistione in questo modo, sul reclamo di *15 comproprietari*, che chiedevano la vendita all' incanto dell'intero bastimento. Eglino dicevano, che se l' esser ugualmente divise le opinioni bastava a dar dritto a dimandare lo incanto, non vi è maggior ragione il concerto del 15 comproprietari doveva produrre lo stesso effetto.

Si rispondeva loro, continua Emèrigon, che per regola generale niuno è costretto di vendere la porzione che ha nella cosa comune, che questa regola cessa, è vero, rispetto al bastimento comune, ma solo nel caso della parità delle opinioni, *quae mutuo concursu sese impediunt*, che il bastimento non potendo essere nè materialmente diviso, *qui navem dividit, perdit*, nè far vela nel tempo istesso per due diversi luoghi, l' incanto diveniva necessario; nel caso contrario; cioè nel caso della maggioranza, non essendovi parità di opinioni, il più gran numero avea l'autorità dirigere la navigazione a suo bel grado; che per conseguenza non si era nel caso dell'incanto forzoso.

Sino a tanto che le opinioni non saranno divise dice Valin, non vi sarà affatto quistione sull'incanto forzoso.

§. 29. Ma questo principio di vendita all'incanto è egli ugualmente applicabile alla società di parecchi bastimenti?

Valin sullo stesso articolo, fa menzione di una specie, nella quale si è elevata la quistio-

ne, tra i comproprietarî di tre bastimenti costruiti a spese comuni.

Uno di questi dispiaciuto di tale società e desideroso di sciogliersene, avanzò istanza contro gli altri due comproprietarî per far ordinare la divisione dei tre bastimenti, ma la sua dimanda venne rigettata con una sentenza dell'ammiragliato del dì 11 gennaio 1754.

Richiesto Valin di dare avviso su tal giudizio, disse ch'era stato ben giudicato, giacchè sebbene la legge parli di un solo bastimento, in società, pure nondimeno la ragione è la stessa, trattandosi di più bastimenti ugualmente in società.

Ogni bastimento, secondo lo stesso autore, forma un'oggetto a parte, sul quale ciascun socio, ha realmente la sua porzione in comune, e perciò rispetto ad ogni bastimento la società è considerata come non risguardare che esso solo.

I motivi della decisione di Valin sono irrefragabili.

Però tutto ciò debba intendersi con quella restrizione, *se non vi ha convenzione contraria in iscritto,* perchè allora non vi è più da deliberare, e solo si tratta di eseguire la convenzione puramente e semplicemente, senza aver riguardo al parere della metà, o del maggior numero dei comproprietarî, niuno potrebbe derogare alle già stabilite convenzioni di una società.

§. 30. Infine ogni qual volta vien reclamata una vendita allo incanto, si debbe permettere a ciascun comproprietario, che gli stranieri siano ammessi a presentare la loro offerta, ed a licitare.

È una regola generale, ed un mezzo salutare per evitare gli effetti del capriccio, e della fraude.

§. 31. Secondo le regole che abbiamo or ora richiamate, l'errore in cui è caduto il signor Boucher *loco citato* è manifestamente chiaro. Egli suppone che quattro socî abbiano somministrato quindicimila franchi per ciascheduno, dei quali socî, due decidono vender il bastimento, due altri di non venderlo. In questo caso dice esso, siccome vi sarà società, la contesa a norma del Codice di Commercio debb'essere rinviata innanzi agli arbitri, i quali giudicheranno la vendita del bastimento, se lo stare esso in società, presenta delle ulteriori perdite, giudicheranno poi il contrario, se presenta dei vantaggi.

Non è il caso qui dell'arbitramento forzoso di che parla l'art. 60 delle leggi di Commercio in materia di società. Se di quattro socî comproprietarî di un bastimento, i quali han somministrati un' egual somma, due vogliono, e due altri non vogliono vendere il bastimento, siccome vi ha allora parità di voti, avrà luogo la vendita all' incanto del bastimento, senza, che i primi abbiano bisogno per ciò di una decisione di arbitri. Gli arbitri di cui fa menzione l'art. 60 sono stabiliti soltanto per giudicare fra socî le controversie, che per la loro natura non sono comprese nei termini dell'art. 207 del Codice di Commercio.

Del resto, la disposizione dell'art. 207 si applica ai bastimenti di ogni specie ai piccoli del pari, che ai grandi. La legge si esprime in termini generali, e senza alcuna modificazione.

La voce *bastimento* comprende, come si è detto nei primordi del comento del presente capitolo, ogni sorta di legno atto ad esser condotto sull'acqua.

Inoltre, l'essersi fra i comproprietarî di un bastimento delle donne, dei minori, non reca alcun cangiamento a questi principî, le donne ed i minori sono soggetti alle regole del diritto commerciale delle società.

TITOLO III.

DEL CAPITANO

Art. 208. Qualunque capitano, maestro o padrone incaricato della direzione di una nave o di altro bastimento, è tenuto per le colpe anche lievi che commette nello esercizio delle sue funzioni.

Sommario.

1. — Chi comanda il legno.
2. — A chi conviene il titolo di capitano.
3. — La denominazione di padrone a chi è addetta.
4. — La qualità di maestro a chi spetta.
5. — Dimostrazione che il titolo di Capitano, maestro o padrone, è un titolo di onore, di buoni costumi e di esperienza.
6. — Requisiti che dee avere un capitano di mare.
7. — Doveri di un capitano di mare.
8. — Rispetto che gli è dovuto.
9. — Giurisdizione penale, e supremazia che esercita il capitano sopra i suoi subordinati.
10. — Quale era il dritto che avea un Capitano di punire prima del Codice di Commercio.
11. — Quale quello dopo il Codice di Commercio.
12. — Censura sopra irregolare condotta tenuta da' Capitani.
13. — Qual sarà la condotta da tenersi dal Capitano, quando, gente del suo equipaggio si rende colpevole di misfatto o delitto.
14. — I gastighi per la gente di mare non sono stati uguali per tutte le nazioni marittime.
15. — Necessità di una classifica di delitti, e necessità ancora di una legge di punizione per i delinquenti dipendenti da un capitano in navigazione.
16. — Il Capitano riguardato come mandatario è tenuto agli obblighi indicati dalle LL. CC.
17. — Sua stretta responsabilità.
18. — Il Capitano è tenuto della colpa lieve.
19. — Leggi Romane e vari autori che lo dichiarono.
20. — Enunciazioni degli obblighi trascurati che dichiarano il Capitano in colpa.
21. — Quando cessa la obbligazione del Capitano per i danni avvenuti al legno.

COMENTO

§. 1. Il capitano, maestro, e padrone, è in generale colui che comanda il bastimento. Tali vocaboli quantunque significassero la stessa cosa; ciò non ostante non sono assolutamente sinonimi per le distinzioni del legno che comandano e diriggono, come rilevasi dalla seguente partizione.

§. 2. Il titolo di *capitano* propriamente detto non conviene, che a colui che comanda un vascello dello Stato (1): si dà del pari il medesimo nome a coloro che comandano su i bastimenti degli armatori, i quali ottengono delle patenti per avere la libertà di fa-

(1) *Paganiol de la Force* tom. 1 pag. 643 *Valin* sull'ordinanza del 1681 Leg. 2 tom. 1 pag. 373.

re delle prede sull'inimico, o di metterlo a contribuzione. Si chiama anche capitano quegli, che comanda sovra un bastimento mercantile destinato ad un viaggio di lungo corso.

§. 3. Il titolo di *padrone* esso è stato sempre addetto a coloro che comandano barche, navicelli di tragitto, scafe ed altri piccoli bastimenti (1).

§. 4. La qualificazione di *maestro* sembra esser ristretto alla navigazione del cabotaggio, o sia lungo le coste. Comandano ancora barche mercantili ed altri bastimenti destinati per il piccolo cabotaggio; ed àvvi una gran differenza tra questi, ed i capitani (2).

§. 5. Il titolo di capitano, padrone, o maestro, è un titolo di onore, di esperienza, e di buoni costumi. *Reverendum honorem sumit quisquis magistri nomen acceperit ec.*

Ecco perchè nei Stati dove il commercio marittimo è di molto interesse, è proibito ai proprietari di prendere a bordo un padrone, senza fargli esibire il suo titolo, o il documento in iscritto della sua ammessione, con obbligo di documentare essersi fedelmente comportato con gli altri proprietarî che ha serviti sin dal dì della sua ammissione.

Dicono alcuni scrittori sul commercio marittimo (3), che il grado di *capitano* che comanda un bastimento armato, sia a guerra, sia per mercanzie è un posto di dignità e che i capitani mercantili godono alcuni privilegî militari: *Magister navis, miles existimatur, ideoque omnibus privilegiis militantibus gaudet.*

§. 6. Infatti osserva Emèrigon, che questo stato richiede altrettanta esperienza, che teoria nell'arte della navigazione. Un capitano debbe avere il talento di comandare, e di farsi obbedire. Se è assalito dagli inimici, ovvero dai pirati, egli ha di bisogno di tutta la intrepidezza di un militare. Superiore agli avvenimenti estraordinarî, il suo coraggio deve dissipare il timore, rendere la calma agli animi, animare le braccia più timide e vincere la fortuna.

§. 7. Altri doveri meno brillanti, ma non meno essenziali gli sono imposti: egli debbe avere cura del suo bastimento e della merce: deve invigilare alla conservazione dei viveri, alla salute del suo equipaggio al buon ordine, ed alla più esatta disciplina. Egli debba saper far uso dell'autorità di cui la legge lo riveste. Egli è magistrato sul suo bordo, e la bandiera che inalbera, gli concede tutt' i poteri che esigono le circostanze.

Se egli è incaricato della vendita e della compra; eccolo divenuto negoziante, con l'obbligo di adempierne tutt'i doveri per il vantaggio dei suoi armatori.

§. 8. Il capitano debbe esser rispettato dal suo equipaggio, perocchè egli esercita una certa magistratura sul suo bordo. In fatti l'antica e la nuova legislazione gli danno il potere, ed una certa giurisdizione capace di conservare, e di ricondurre il buon' ordine nel bastimento; *ad magistratum pertinet disciplina* (1).

§. 9. La obedienza verso il capitano è stata sempre raccomandata all' equipaggio. Di fatti il capitano ha il potere di condannare ad alcune pene il sedizioso, l' ubbriaco, lo accattabrighe, coloro che maltrattano il lor compagno, e tutti quei, in fine, che disturbano l'ordine ed il servizio, o che commettono delle colpe, per le quali essi possono essere licenziati, o congedati senza stipendi. È della massima conseguenza, che il buon'ordine sia serbato, e che la subordinazione sia mantenuta sul bastimento.

Ma il gastigo, che il capitano può dare, a cagion di esempio alla gente del suo equipaggio non oltrepassa il dritto di disciplina e di correzione modica. *Aeconomicam potestatem quae usque ad levem correctionem et castigationem extenditur.*

§. 10. In Francia questo gastigo era definito dall'art. 22 della Ordinanza di Marina, che dice.

» Potranno i capitani, con l'avviso dei Piloti e dei secondi ufficiali, far dare la *cala* (2), mettere ai ferri, e punire con altri

(1) *Pergenial de la Force* tom. 1. pag. 643 *Valin* sull'ordinanza del 1681. L. 2. tom. 1. pag. 373.
(2) Targa cap. 12 n. 43.
(3) Targa, e Rocco, de Navibus nota 7.

(1) Veggasi Kuriche p. 748. Targa cap. 12 n. 17. Casaregis, disc. 136 n. 14
(2) *Cala*: specie di gastigo; che si dà ai marinari; esso consiste nel far passare l'uomo sotto la chiglia del bastimento, mediante una fune che lo regge, tuffandolo da una parte, e facendolo passare dall'altra.

« simili gastighi, i marinai sediziosi, ubbria-
» chi, e disubidienti, e quelli che maltrat-
» teranno i loro camerati, o commetteranno
» altre simili colpe, o altri delitti, nel corso
» del loro viaggio ».

§. 11. Oggidì questo gastigo in Francia è circoscritto nei limiti prescritti dall'art. 1 del tit. 2 della legge del 22 agosto 1790, che non riconosce più la *cala* come pena di disciplina, e che la pone, al contrario, nella classe delle pene corporali, la cui applicazione non è nei poteri del capitano. Vero è che questa legge risguarda particolarmente la disciplina su i vascelli di Stato, ma ciò che a questo proposito è interdetto ai capitani di bastimento di alto bordo, lo è a più forte ragione ai capitani dei bastimenti mercantili, ed altronde una istruzione fu emessa nel 28 brumalo anno 7 che decise, giusta gli ordini del governo, che le leggi sulla disciplina, e sul modo di reprimere i delitti marittimi, si applicano a coloro che servono su i bastimenti particolari.

Del resto si comprende bene, che le pene stabilite da questa legge di disciplina non risguardano che i marinari, e gli ufficiali subalterni, ed in niun modo gli ufficiali maggiori, ai quali il capitano può solamente intimare gli arresti.

Si comprende ugualmente che niuna di queste pene può essere ordinata dal solo capitano, esso non può farlo senza l'avviso del Pilota, e del secondo uffiziale, e degli altri uffiziali maggiori, se ve ne sono nel bastimento.

§. 12. Però si son veduti dei capitani prendersi la libertà di maltrattare con cagione, o senza quei del loro equipaggio che han commesso delle colpe in loro presenza, ed anche lasciasi trasportare contro ad essi ai più grandi eccessi di brutalità. Un capitano che fosse convinto in giudizio di avere in tal modo maltrattato un marinaio, invece di farlo gastigare uniformemente alla legge, sarebbe esso stesso soggetto ad esser punito ed alla proibizione di più comandare qualunque bastimento, senza pregiudizio di tutti i danni-interessi.

§. 13. La punizione dei delitti capitali, e qualunque applicazione di pene corporali o infamanti e d'interdizione ec. eccetto quelle che sono di semplice disciplina sul bastimento, non si appartengono mica al capitano. In questi casi egli deve, con l'assistenza dei suoi ufficiali arrestare il delinquente, formare il processo verbale, prendere le convenienti informazioni, fare gli atti urgenti e necessari per la instruzione del processo, e rimettere il colpevole, con le prove di convinzione, in potere della giustizia al primo luogo del regno ove egli approderà, per essere accusato e giudicato secondo le forme e giusta le pene determinate dalla legge.

§. 14. I gastighi della gente di mare non sono stati gli stessi presso tutti i popoli navigatori; essi han subito delle variazioni a seconda delle consuetudini, dei costumi, e degli usi di ogni nazione commerciante. Se la dolcezza delle leggi penali dei Rodi è stata vantata da tutti i pubblicisti di ogni tempo, la rigidezza delle pene marittime del Nord non ha goduto dello stesso vantaggio. I regolamenti nautici del medio-Evo ritengono qualche cosa dei costumi degli Sciti e dei popoli settentrionali. Da per tutto la barbarie è scolpita nelle disposizioni più utili e più sagge.

§. 15. La classificazione dei delitti marittimi è tanto necessaria quanto la lor definizione, poichè qualunque lacuna, qualunque incertezza sovra l'uno, o l'altro punto, può dar luogo alla impunità del delinquente ovvero agli arbitri del capitano. Pur troppo la rigidezza e la irrisoluzione regnano spesse volte nelle leggi nautiche, e sovente vi regna ancora una profusione inutile di pene rigorosi, le quali non han giammai reso gli uomini migliori. Perchè un gastigo sia equo, altro esso non debbe avere se non il grado d'intenzione sufficiente ad allontanare gli uomini dal delitto: il miglior freno stà meno nella severità della pena, che nella certezza di soffrirla.

Per porre un salutare limite alla inclinazione degli uomini vuopo è avere una giusta idea di essi: ed è un' errore il credere che, per essere stati pochi istanti in un porto di mare, si possa conoscere le più dilette passioni della gente di mare, ed i rimedi più sicuri per arrestarne il corso: per distingue-

re e valutare le virtù ed i vizi dei marinari, è necessario non solo aver vissuto in tai porti, ma altresì di aver passati i suoi giorni con i marini stessi.

Necessità adunque di un Codice penale marittimo semplice e giustamente severo, il quale sopra tutto non sia pieno di quelle pene perigliose alle persone, ed inutili alla cosa.

Inoltre, l'uomo destinato al mare, non sarà giammai buon marino se non è condotto con vigore. Egli è impossibile di far correre alla manovra, se il comando non è accompagnato da mezzi coercitivi. Ivi, il gastigo del momento è necessario per spingere l' impertinente e l'infingardo; se tardo, esso non farà eseguire la manovra, nè schifare un pericolo.

Ma ritorniamo ora al capitano del bastimento, imperocchè già troppo abbiamo deviato dal nostro soggetto.

La fedeltà e la buona fede del capitano, sono la salva guardia e la sicurezza del governo marittimo. Si può senza dubbio attendere da qualunque mandatario ordinario, la più grande esattezza nell'esecuzione del suo mandato, i quali doveri sono segnati dagli articoli 1864 e 1865 delle leggi civili nel modo seguente:

« Art. 1864.—Il mandatario è tenuto non solo del dolo, ma anche per le colpe commesse nella esecuzione del mandato.

» Tal garentia però, riguardo alle colpe, è » applicata meno rigorosamente a colui il » cui mandato è gratuito, che a colui il qua» le riceve una mercede ».

« Art. 1865. — Ogni mandatario dee ren» der conto del suo operato e corrispondere » al mandante tutto quello che ha ricevuto » in forza della sua procura, quando anche » ciò che ha ricevuto non fosse dovuto al » mandante ».

Ma l'armatore che è obbligato di affidare al capitano i suoi interessi, ed il più delle volte la sua fortuna intera, ha maggior diritto ancora, se è possibile ad esigere da lui l'amministrazione più saggia, e più severa. Se egli è costretto di riposare, sulla sua fede, la legge almeno vigila per gl'interessi dell'armamento, con rendere il *padrone* del bastimento risponsabile della più lieve colpa, *de levissima culpa.*

Il Legislatore ha sentito che nelle grandi spedizioni marittime, le quali portano ad immense distanze i capitali dei commercianti, le speculazioni ed i fondi di costoro sono alla discrezione del capitano da essi scelto, e che, se per mancanza di azione e di vigilanza la loro fiducia non debbe aver limiti, la condotta del loro mandatario dev' essere al di sopra di ogni reprensione.

§ 17. Il commercio incoraggiato dal governo deve fiorire sotto la protezione tutelare della legge; ma tale protezione sarebbe illusoria, se il giudice con decisioni sagge ed erudite non lo difendesse dagli assalti, che la mala fede rivolge contro di esso. Il commercio non si sostiene, e non acquista attenzione che col mezzo di agenti intermediari; ma questo mezzo non sarebbe più una risorsa, se si potesse impunemente tradire la fiducia che si è costretto ad accordar loro. Nel considerare la natura dei poteri, e delle funzioni del capitano, e la qualità con la quale opera, si capirà facilmente, che egli debbe esser soggetto alla più stretta risponsabilità. Da un lato, oltre la fortuna di tutti gl'interessati al bastimento ed al suo caricamento, non ha egli ancora in sua balìa la salvezza, la vita dell'equipaggio e dei passaggieri? Egli è il padrone assoluto della sua condotta in mare; l'altrui salvezza dipende dalla sua vigilanza, e dalla sua fermezza, dalla fiducia che inspira, e dalla pronta ubbidienza ai suoi comandi. Da un' altro lato, egli è il mandatario de' proprietari che lo han nominato.

§ 18. Sotto tal rapporto doppio, non è egli giusto, che il capitano sia tenuto delle colpe anche lievi da lui commesse nell'esercizio delle sue funzioni? Esso dee dar conto, allo Stato, del suo equipaggio, ai proprietari del bastimento, ed ai caricanti delle loro merci. La disposizione dell'art. 208 rientra d'altronde, anche con qualche favorevole modificazione nella teoria generale de' principi, che regolano le obbligazioni di qualunque mandatario stipendiato di che ne parla l'articolo 1864 leg. civ. sopra trascritto.

§ 19. Il capitano è un mandatario salariato, il quale è tenuto della più lieve colpa. *Non enim dubitari oportet, quin is, qui salvum non recepit, non solum a furto, sed etiam a damno recedere videatur. L. 3, § 5 et L. 5, §. 1, ff. nautae caupones stabularii.* Tal è anche la dottrina insegnata da tutti i giureconsulti, che hanno scritto su questa materia. *Ved. Stimmano part. 4, tit. 15, n. 322— Vinnio ad leg. rhod., p. 33 etc.*

§ 20. Targa pretende nel cap. 70 essere cosa del pari difficile lo scoprire le colpe dei capitani e quelle dei medici. Questa osservazione è forse un pò troppo generale; vi ànno delle colpe che a cagion del loro carattere sono facili a scuoprirsi e a distinguersi, siccome vedremo da qui a poco, nella serie che ne han tracciata gli autori, e sopra tutto Emerigon nel *Trattato delle Assicurazioni*. Il capitano è colpevole, se non ha preveduto ciò che dovea prevedere, dice Emerigon citando Stracca, *de nautis part. 3, n. 26*. Egli è colpevole se ha mancato per ignoranza della sua arte. *Imperitia culpae adnumeratur*; Stracca loc. cit. n. 32 e seg. Kuricke etc.

Il capitano è nell'obbligo di bene attrezzare, calafatare il suo bastimento, in somma di metterlo in buono stato, affinchè giunga a salvamento, ed affinchè le merci sieno consegnate sane e salve nel luogo della loro destinazione.

È norma ed uso, che il capitano appena scelto, e formate le analoghe convenzioni, faccia la visita del bastimento affidato al suo comando per conoscere ciò che vi manca, e quello vi fa bisogno, con farvi lavorare convenientemente, a similitudine di capitano di bastimento di alto bordo; ch'egli visiti il cordame, le vele e gli altri arredi ed attrezzi, i viveri e le altre provvigioni e che invigili al racconciamento ed a quanto risguarda l'armamento, la vettovaglia, ed il caricamento del bastimento (1).

Il capitano sarebbe tenuto, se avesse caricato il bastimento al di là della sua portata, e se questo aumento di carico avesse causato qualche sinistro (2).

Del pari è obbligato il capitano, se non ha zavorrato e stivato il suo bastimento in un modo conveniente.

Il capitano non lascia di essere ugualmente tenuto di un buono stivaggio, sebbene egli abbia fatto visitare il bastimento, perchè tal visita vien richiesta dalla legge con l'articolo 212 del Codice di Commercio: ad oggetto di assicurare se il bastimento è per sè stesso in istato da fare il viaggio, e perciò esso a luogo prima di riceversi il caricamento. Il processo verbale di visita può dichiarare, che il bastimento è atto alla navigazione; ma non potrebbe certamente affermare, ch'esso sia ben zavorrato e caricato, poichè il suo caricamento non può eseguirsi che dopo la visita. Il capitano deve tutto aver veduto e disaminato prima di levar l'ancòra.

Il capitano, secondo la legge, dovendo formare l'equipaggio del suo bastimento, è colpevole se non se ne ha procurato uno buono, ove però, nella sua scelta, non sia stato costretto dalla volontà dei suoi armatori, con i quali dee andare di concerto nel luogo del loro domicilio (3).

Il capitano sarebbe anche più colpevole se si partisse con un equipaggio poco numeroso, ed evidentemente insufficiente per dirigere il bastimento, siccome pur troppo accade spesso oggidì, per uno spirito di mala intesa parsimonia. Egli comprometterebbe non solamente gl' interessi de' proprietari, ma puranche quei dei caricanti, egli esporrebbe la vita dell' equipaggio e de' passaggieri, di cui deve dar conto alla società ed allo Stato (4).

Se il capitano mettesse alla vela, con un tempo evidentemente cattivo e minacciante i più grandi rischi, egli sarebbe tenuto dell'evento, *Culpae reus est, qui navem adverso tempore navigare misit etc.* (5).

(1) Veggansi le ordinanze del Porto. Le L. 19 § 1, ff. locati, lib. 6, § 4, *de actione empti*. L. 39, ff. cod.

(2) L. 7, § 2. L. 27, § 23, ff. *ad leg. aquil.*

(3) L. 16. ff. *de rei vindicatione*. L. 27, § 9, e 11, ff *ad leg. aquil.* Casaregis Dis. 23, n. 67.

(4) Veggasi Casaregis dis. 23, n. 67. Stracca *de nautis* n. 35.

(5) L. 13, *ff. de locat. quo non debuit tempore...*

Possono esservi delle circostanze che costringono il capitano a partirsi, allora in questo caso, è nostro avviso, che sarebbe cosa prudente da sua parte, di far tutti riunire per deliberare; diffatti nei casi *estraordinarii* e precipuamente nei casi *di sommo pericolo*, non può far getto, nè tagliar albero, nè abbandonare le ancore, nè *intraprendere alcuna cosa di conseguenza*, senza consultare gl'interessati al caricamento che possonsi trovare sul bastimento, e sentire ancora i principali dell' equipaggio. Argomento dell'art. 402 del Codice di Commercio.

Il capitano è necessario, di radunare ogni giorno all'ora del meriggio, ed ogni volta sarà necessario, i piloti, i secondi ufiziali, ed altri che giudicheranno esperti in materia di navigazione, e di conferire con essi sulle altezze prese, le vie fatte e da farsi e sulla estima del corso della nave.

La esatta osservanza di questo articolo, dice il signor Valin, è senza dubbio di grande interesse per tutti. E soggiunge lo stesso scrittore, quanti non han perduto i loro bastimenti, per un'ostinato orgoglio, che ha fatto opporli al parere de' loro piloti, e degli altri ufficiali subalterni?

D'altra banda il capitano commetterebbe una colpa, se avendo prospero il tempo, ed il vento, differisse di mettere alla vela, dopo terminate le sue operazioni. *Cum prosperior flatus invitat* (1). È del pari colpevole, se trascurando l'occasione del buon tempo, si rendesse negligente a partire, indi messosi in cammino tardi, abbia sofferto tempesta, che non avrebbe accagionato danno, se fosse partito prima. In tal caso è tenuto del sinistro cagionato dalla tempesta, avvenuto per effetto della sua trascuratezza, e non ragionevole ritardo a partire (2).

Ma il capitano, soggiunge il celebre giureconsulto Emèrigon, non è più colpevole, laddove o per malattia o per altro legittimo impedimento non ha potuto profittare del tempo favorevole (3).

Il capitano è colpevole, al dir dell'art. 215 del Codice di Commercio, se non trovasi sul legno nell'entrare e nell'uscire dai porti, seni, o fiumi, come pure nel caso che poteva sfuggire l'inimico, e non l'ha fatto, è tenuto degli eventi (4).

Ei sarebbe più colpevole ancora, se fosse convinto di aver dato nelle mani del nemico, o di aver *maliziosamente* fatto arrenare o perire il suo bastimento. Un capitano o maestro sarà convinto, di aver dato in mano al nemico il bastimento, dice Valin, su questo articolo, qualora sia provato non solo ch'egli lo abbia condotto in un porto, o troppo vicino ai guardacoste, o ai corsali del paese nimico, senza essere moralmente in istato di resistere, ma altresì ch'egli non abbia fatto tutto quello, che da lui dipendeva per isfuggire un bastimento nemico, col quale non poteva venire alle prese. Lo stesso accaderebbe, se non avendo potuto assolutamente impedire il bastimento nemico di raggiungerlo, egli si fosse reso senza pugnare, giacchè la vigliaccheria non può andar tant' oltre, e la presunzione è *juris et de jure* che vi à del tradimento e della perfidia.

Il capitano mercantile non è punibile, che nel caso in cui non si è difeso, nel mentre potea farlo con vantaggio. Egli non è da condannarsi, dice Emèrigon sull' avviso di Stracca, se vedendo che non può resistere si arrende. *Si resistere nauta potuerit, tenetur. Si vero, propter vim majorem etc. . . . . resistere non poterat, excusatur. Resistere enim, et se defendere debet cum potest, et dolo facere videtur nauta, qui cum posset, non resistit* (5).

Il capitano il quale dà in mano all'inimico il suo bastimento, tradisce non solo la sua patria, ma benanche la fede pubblica, rendendo prigione il suo equipaggio, e trasfe-

tunc ex locato agendum. L. 36. § 1, ff. *rei vindicatione*. Stracca *de nautis* part. 3. n. 2. Rocco, *de nautis*, nota 56.

(1) L. 6, Cod. *de navicul*. L. 2, §. 8, ff. *si quis cautionib*.

(2) L. 122, § Challimachus ff. *de verbor. obblig*. Kuricke etc. Emèrigon tit. 1, p. 398.

(3) L. 10 § *ad leg. rhod. de jactu*, etc.

(4) Rocco, nota 41.

(5) Veggasi Stracca, *de nautis*. part. 3, n. 50, Casaregis, disc. 23, n. 75.

rendo altrui una proprietà, di cui non era che il depositario.

Qualunque delitto, che viola la fede pubblica è perciò degno di una pena grave; come ancora è degno di pena grave quel capitano, o padrone, che con *malizia* fa incagliare, o perire il bastimento.

Ben s'intende, che nulla è da imputarsi al capitano, ove sia dimostrato, che l'arrenamento era necessario per isfuggire ad un naufragio assoluto.

Sarebbero passibili di pene corporali ed infamanti coloro che con false fatture, o con falsi contratti di noleggio facessero fare delle assicurazioni sopra bastimenti, o caricamenti supposti: ed altrettanto ne sarebbe di quei capitani, i quali con detrimento degli assicuratori, e di accordo con i pretesi caricanti, facessero perire il loro bastimento, dopo aver finto dei caricamenti. Valin, riporta due sentenze, che hanno condannato tali prevaricatori alla pena di morte.

Se il capitano potendo prendere una via più sicura, s'impegna in luoghi pericolosi e sospetti, egli risponde degli eventi. *Per insidiosa loca iturus* (1).

Il dovere del capitano è di rendersi al luogo della sua destinazione il più presto, ed il più sicuramente possibile.

Allorchè non gli è stato segnato un itinerario, egli deve tenere una via più usitata e più breve: egli debbe seguire il dritto cammino, e far vela *recta navigatione*, senza poter deviare, nè pigliar porto, purchè non vi sia costretto da cattivo tempo, o dal timore dell'inimico, quale circostanza egli deve però provare, in conformità degli art. 233 e 234 Cod. di Commercio, che in seguito tratteremo.

Uno dei principali doveri del capitano, o padrone, osserva Valin, è quello di fare direttamente il viaggio, egli vi manca, se fa falsa rotta, o se allunga il suo viaggio, con entrare senza necessità in un porto anche del regno, *comecchè sia sulla via che tiene*.

A più forte ragione è egli colpevole, soggiunge questo celebre commendatore, se entra anche senza necessità in un porto straniero sia amico sia inimico. Anzi si rende sospetto di qualche cattivo disegno, o commercio fraudolente; ed è per questo senza dubbio che merita una punizione, quale non è sola per i danni-interessi, ed alla interdizione di capitano, ma anche a qualche altra maggior pena a norma di circostanze.

Se per sua colpa il capitano è cagione che il legno urta in qualche scoglio è tenuto dei danni-interessi (1).

Se vi ha de' piloti costieri dove egli approda, il capitano non può dispensarsi dal prenderne sotto pena di esser responsabile degli eventi. Però bisogna distinguere se i capitani conoscono i luoghi dove approdano, non sono obbligati avvalersene; al contrario, se non sono pratici delle coste, de' fiumi, de' porti dove approdano, allora i capitani debbono prendere i piloti costieri per guida. E meriterebbe biasimo quel capitano il quale per *vanità*, o *altrimenti* ricusa di prendere un pilota *costiere* o *locatiere*, e, se ne accade sinistro evento, egli non merita punto di esser compianto.

In caso di abbordaggio accaduto per colpa del capitano, lo stesso è tenuto non solo pel danno fatto al bastimento, ma ancora per quello accagionato al carico.

Il capitano, obbligato di vigilare a tutto, è tenuto de' furti fatti da' marinari, e de' danni da questi cagionati, purchè non giustifica di non averli potuto impedire. È altresì mallevadore, non solo della mala fede dei marinari, ma ancora de' passaggieri: *Factum non solum nautarum praestare debet, sed et vectorum* (2).

Il capitano è tenuto per la confiscazione, e di tutt'i danni, che avvengono alla merce per sua colpa, siccome vedremo nell'articolo seguente.

Infine ovunque vi è colpa, anche lieve, per

(1) L. 4, ff. *de mortis causa donat.* L. 7, Cod. *de naviculariis.* L. 3. *idem de nautico fenore.* Casaregis, Disc. 23, n. 71 ec.

(1) Veggasi Kur. pag. 725, n. 16 ec. Emèricon, tom. 1, p. 402.

(2) L. 1. §. 1. ff. *nautae.* Emèrigon t. 1, pag. 381.

darte del capitano, esso è risponsabile ed è tenuto dei danni-interessi, indipendentemente dalle pene pronunziate contro di lui dalla legge, per motivo di prevaricazione, giacchè egli è obbligato di prendere tutta la cura e tutte le precauzioni di un diligente padre di famiglia.

§. 21. La obbligazione del capitano non cessa che in seguito della pruova degli ostacoli, provegnienti da forza maggiore. Quando parleremo delle assicurazioni avremo occasione di trattare di tutte le specie di colpe del capitano, sia semplice colpa o dolo, sia imprudenza o mancanza di cura; sia imperizia o prevaricazione, che vengono chiamate *baratterie* del padrone.

Art. 209. È tenuto delle mercanzie le quali s' incarica. Egli dà per le medesime una scrittura d' obbligo.

Questa scrittura di obbligo si chiama poliza di carico.

Sommario.

1. — Il Capitano è risponsabile delle merci che vengono caricate sul legno che comanda.
2. — Egli è tenuto pe' danni che posson soffrire le mercanzie a causa di sue colpe e negligenze.
3. — È obbligato far prova dei casi fortuiti.
4. — Se il caricante sostiene non esser il danno avvenuto per caso fortuito, ma per colpa del Capitano, è necessario che lo provi.
5. — È in colpa, se carica su di un'altro bastimento che non è da esso diretto.
6. — Cambiare il Capitano di legno, e su questo caricarvi le merci che erano imbarcate nel legno suo; è lo stesso che infrangere il mandato.
7. — Se poi facendo cambiar le merci dal suo legno in altro, di cha ne prende il comando, non gli si potrebbe addebitar colpa.
8. — Opinione di Valin negativa.
9. — Dovendosi per necessità cambiare il legno, il Capitano è tenuto prendere consenso dai caricanti, in contrario non può gravare la costoro condizione.
10. — Alle obbligazioni che assume il Capitano per il trasporto delle merci per mare sono applicabili le disposizioni dell'artic. 1628 LL. CC.
11. — Il Capitano è risponsabile della sua gente ed è tenuto riconsegnare le merci come le ha descritte nella poliza di carico.
12. — Non restituendosi le merci, dee il Capitano pagare il prezzo di esso, corrente al luogo del convenuto discarico.
13. — Le avarie obbligano il Capitano al risarcimento.
14. — Quando principia, e quando termina la responsabilità del Capitano per le mercanzie caricate.
15. — Mezzi operati dai capitani nel firmare la polizza di carico per esimersi dalla responsabilità delle merci caricate sul legno.
16. — La clausola *dice essere* nella poliza di carico non esente sempre il Capitano da responsabilità, e dell' attacco di frode.
17. — Sentimento di Pothier riferibile a detta clausola.
18. — Parere di Valin sull' oggetto.
19. — È inapplicabile la clausola *dice essere* per le merci acquistate dal Capitano medesimo per incarico de' caricanti.
20. — Casi nei quali può il capitano essere esonerato dalla responsabilità per la differenza del prezzo che si misura.
21. — Dottrina di Casaregis.
22. — La clausola *dice essere* non dispensa gli assicuratori dalle avarie che han sofferte le mercanzie.
23. — Cura da aversi nello stivaggio delle mercanzie per evitare responsabilità.
24. — Esempio riportato da Emèrigon per non essersi dal capitano procurata una precauzione atta ad evitare danno alle mercanzie occasionate da topi.
25. — In caso di confisca di mercanzie il danno ricade sul capitano.
26. — Qualunque sia il furto che nelle mercanzie avvenga e per opera di chicchessia Il capitano è tenuto all' indennizzo.
27. — Quando il furto avvenuto dal luogo alla contribuzione.
28. — Il capitano è tenuto non solo per il furto avvenuto durante il viaggio ma anche nell' atto del caricamento e scaricamento.
29. — Osservazione di Valin su l'oggetto.
30. — Nella esistenza di un sopraccarico sul legno, a carico di chi andranno gl' indennizzi de' danni?

COMENTO

§. 1. Al capitano, o al maestro, ovvero al padrone, che comandano, e dirigono il bastimento vengono affidate le mercanzie, che vi sono caricate. Sta dunque a lui di risponderne, salvo gli accidenti marittimi, che non procedono per suo fatto, o per sua colpa, o

di quella dei suoi agenti; e per conseguenza è obbligato assicurarli nei termini delle polizze di carico, che a questo riguardo comprovano il suo ingegno.

§. 2. Egli è tenuto di tutte le colpe che provengono dal suo fatto, o la sua negligenza anche delle più leggiere, di modo che i soli casi fortuiti o di forza maggiore possono scusarlo (1).

§. 3. Egli è obbligato provare i casi fortuiti, e la forza maggiore, che non à potuto provedere, ne impedire (2).

§. 4. Ma se la parte sostiene che il fortuito, invece, è accaduto per sua colpa debbe provarlo. *Excipiens fit actor.*

§. 5. È per parte del maestro, una colpa, se senza necessità carica sopra un altro bastimento, ancorchè fosse migliore del suo, le mercanzie che gli sono state affidate, e ne dee rispondere, se accade qualche accidente (3). Ciò non ostante, se i due bastimenti periscono senza sua colpa; allora non vi è più compenso da pretendersi contro di lui (4) perchè le mercanzie caricate sul suo bastimento, non fossero state salvate in tutto, o in parte; nel qual caso sarebbe responsabile della perdita di quelle caricate sull'altro; il che è una conseguenza degli stessi principî.

Questa decisione si potrebbe combattere con le regole del contratto di assicurazione, che in fatti sembrano dare un argomento contrario; ma fa d'uopo osservare bene, perchè la ragione di decidere, è realmente differente. L'assicuratore ha voluto precisamente partecipare ai rischi, ed il contratto di assicurazione è di dritto stretto. Per discarico dell'assicuratore, basta, che non sia stata caricata cosa alcuna sugli altri bastimenti indicati; invece qui per rapporto al caricante, l'un bastimento vale quantó l'altro, dacchè sono periti tutti due, egli avrebbe ugualmente perduto tutto, anche quando non vi fosse stato cambiamento di bastimento.

È certo che il maestro non può, senza necessità, mettere sopra un'altro bastimento le mercanzie, che si è incaricato di condurre nel suo legno, e se si perdono, egli ne è risponsabile. Neppure può sostituire al suo vascello un'altro legno migliore del suo.

Ciò particolarmente è senza difficoltà. Se il bastimento sul quale sono state trasportate le mercanzie, è comandato da un'altro maestro, sia perchè essendosi impegnato di condurle egli stesso al loro destino, non può mancare a questa convenzione, nè perchè lo stesso caricante avendogli data la sua confidenza, il cambiamento di capitano non si è potuto fare in suo pregiudizio senza il suo consenso.

§. 7. Non potrebbe esservi dubbio adunque, che per il caso in cui il maestro, o capitano cangiando vascello, si incaricasse egli stesso della condotta del legno medesimo.

§. 8. Ma facendosi anche questo senza necessità, e senza il consenso del caricante, non is userebbe, dice Valin, il maestro, o capitano, e lo renderebbe egualmente responsabile della perdita, che ne sopravverrebbe, non avendo potuto fare egli questo cambiamento di bastimento, senza mancare al suo impegno, ch'era quello di condurre la mercanzia affidatagli in quel bastimento designato, e sciente ai caricanti.

Questa decisione sembra giusta, quantunque rigorosa un poco.

§. 9. Ma in caso di necessità, vale a dire, se il bastimento ha fatto naufragio, o altrimenti se si trova fuori stato di continuare il suo viaggio, non si dee dubitare, che il maestro, possa prendere un'altro vascello in luogo del suo. Ma non dee sceglierne uno o più della stessa forza, o in particolare barche, o bastimenti da trasporto, purchè i caricanti non vi acconsentano. Non gli è permesso di disporre delle loro mercanzie senza la loro approvazione, e di aggravare così la loro condizione caricando i loro effetti in bastimenti di una sicurezza minore di quella che loro presentava il suo.

(1) L. 3 § 10 ff. ad naut. caupon. L. 5. ff. eod. Stymp. ad jus maritim. cap. 10 e n. 189 cap. 15 n. 322 Casaregis disc. 19 n. 33. Stracca de naut. part. 2 n. 4.

(2) Peckius ad L. 3 ff. nautae § 3 n. 9. Vinnius in Per-k. eod Stypmannus loc. cit. Casaregis. discors. 23 n. 8.

(3) L. 3. ff. locat L. 10 § 1 ad leg Rhod Hypmann. ad jus marit. Henscatich art. 16 tit. 5. n. 6.

(4) D. L. 10 § 1. ff ad leg Rhod.

§. 10 In genere, i medesimi principî che risguardano la obbligazione dei commissionati per trasporti sono incontestabilmente applicabili alla disposizione dell'art. 271 del Codice di Commercio, che risguarda particolarmente il capitano di bastimento. Al capitano, del pari, che, che al commessionato, vengono affidate le mercanzie che sono caricate sul bastimento: ecco quindi necessità trascrivere l'art. 1628 delle LL. CC. ch'è del tenor seguente.

» Art. 1628. I vetturali per terra e per » acqua, sono sottoposti, quanto alla custo- » dia e conservazione delle cose loro affida- » te, agli stessi obblighi degli albergatori, » dei quali si parla nel titolo del deposito, e » del sequestro ».

§. 11. Egli adunque, cioè il capitano debbe esserne tenuto, salvo gli ostacoli di forza maggiore, e quelli accidenti marittimi non provvegnienti dal suo fatto, o dalla sua gente, ed è per conseguenza obbligato di consegnarle a tenore *della poliza di carico*, la quale forma a questo riguardo la sua obbligazione. Egli adunque deve a norma dell'articolo 271 del detto Codice di Commercio restituire e consegnare le mercanzie, nello stato medesimo in cui le ha riunite, e siccome sono descritte e specificate nella *poliza di carico*.

§. 12. Se il capitano non restituisse tutte le mercanzie che si ha ricevute, ed indicate nella poliza di carico, egli sarebbe tenuto di pagare, secondo il luogo del prezzo del discarico, il valore di quelle non restituite, deduzione fatte dell'intiero nolo dovuto per queste mercanzie. *Argomento dell' art. 288 del Codice di commercio.*

§. 13. Se le mercanzie avessero sofferte delle avarie, egli sarebbe tenuto dei danni-interessi, art. 397 del detto Codice di Commercio, purchè non provasse la forza maggiore.

Vedremo in seguito, che solo la pruova della forza maggiore fa cessare la responsabilità del capitano.

§. 14. La responsabilità del capitano, incomincia dal momento in cui le merci gli sono state date, anche sulla riva, *se la consegna è stata fatta a lui medesimo*, e continua sino a che egli non le abbia rimesse a terra nel luogo della destinazione; uniformemente al disposto dell'art, 1629 LL. CC. così concepito.

Decisione del 21 gennaio 1807 3 marzo 1811 Cassazione di Parigi.

» Art. 1629. Sono tenuti non solo per ciò » che si hanno ricevuto nel loro bastimento, » o vettura, ma eziandio per ciò che loro è » stato consegnato sul porto, o nel luogo di » ricapito per esser riposto nel loro basti- » mento, o vettura ».

§. 15. L'effetto della poliza di carico, essendo di obbligare il capitano, o padrone, che la firma, a consegnare, sotto pena di tutte le spese, dei danni, ed interessi, le merci della stessa qualità, e nel medesimo stato, come le ha ricevute, salvo le avarie che possono aver sofferte in viaggio, per fortuna di mare, e senza sua colpa, egli è necessario di fare a tal riguardo delle importanti osservazioni.

Rispetto alla qualità delle merci, la poliza di carico non fa altra prova, se non della qualità generica delle mercanzie, esterna ed apparente; come se si dice nella poliza di carico, che si è consegnato del zucchero, dell'indaco, del cottone, della tela, fa d'uopo rimettere delle mercanzie dello stesso genere, nello stesso numero di botti, e balle, e sotto gli stessi contrassegni con cui sono state caricate. Ma in ciò che concerne la qualità specifica interna o non apparente, come se si dice, che l'indaco è di colorrame, o turchino, secco e ben condizionato, che le tele sono di tale, o di tale altra specie, e che nelle tali casse, vi sono delle mercanzie di tal qualità, quantità, peso, misure, la poliza di carico non obbliga in questa parte, eccetto che non si provasse, che i barili sono stati sfondati, e che le balle sono state aperte, o qualche altra prevaricazione per parte del padrone, o delle persone dell' equipaggio. *Veggasi Pothier contratto di noleggio n. 17.*

§. 16. Ad evitare ogni difficoltà su tal punto, la maggior parte dei capitani suole aggiungere alla firma, in piedi della poliza di carico, queste parole, *senza approvare*, o pure *che dice essere*, clausola che significa,

che il caricante *ha detto*, che le mercanzie erano di tale qualità, e quantità, senza essere ciò stato del capitano verificato.

Per mezzo di questa clausola, il capitano non è mallevadore *del peso, della misura, e della qualità*.

§. 17. Però questa clausola se dispensa il capitano dalla responsabilità *interna*, esso non lo libera dalla responsabilità del numero delle botti, delle casse, delle balle. Veggasi Casaregis disc. 10 n. 56 e 124.

Se le mercanzie fossero state date allo scoperto, e se si fosse messo il capitano in istato di verificarne la qualità, e la quantità, egli sarebbe mallevadore di tal qualità e quantità non ostante la riserba *che dice essere*.

D'altronde, sotto il pretesto della clausola *che dice essere*, il capitano non può impedire la pruova della frode di cui può essere accusato. Veggasi Emèrigon cap. 51. n, 5.

Pothier nel contratto di noleggio n. 17 dice, « che i noleggiatori, non possono opporsi alla clausola, *che dice essere* ed esigere una firma pura e semplice, ove non offrano di verificare a loro spese, il peso, la qualità, e la misura in presenza del capitano, o padrone.

§. 18. D'altronde dice Valin, se dei barili, delle balle, o delle casse fossero state aperte per il viaggio, e senza necessità, il Capitano a malgrado della clausola *che dice essere*, sarebbe mallevadore della quantità, della qualità, e del peso menzionato nella poliza di carico. Allora il caricante sarebbe ammesso al giuramento, ed avrebbe luogo la giusta applicazione dell'art. 209 del Codice di Commercio.

§. 19. Due sentenze dell'Ammiragliato di Marsiglia rese in marzo 1754; riportate da Emèrigon, han deciso, che il capitano incaricato della compra, e del caricamento delle merci, non potrebbe prevalersi della clausola, *che dice essere* ed inserirla nell'alto fatto da lui stesso, perchè egli deve conoscere ciò che fa, e dee conoscere e render conto esatto della sua amministrazione. I capitani furono condannati a pagare il *deficit*.

§. 20. In fatti un capitano incaricato di comperare delle merci, e di caricarne il suo bastimento deve assolutamente sapere di qual qualità sono tali mercanzie, quale il loro peso, la lor misura, altrimenti la clausola *che dice essere*, di cui non mancherebbe mai di servirsi, sarebbe una porta aperta alla mala fede, alla fraude, ed alla furfanteria. Il capitano è qui un mandatario, il quale è tenuto non solamente del dolo, ma altresì delle colpe che commette nella sua amministrazione; e sull'oggetto sono riferibili gli articoli seguenti delle nostre leggi civili.

» Art. 1864. Il mandatario è tenuto non
» solamente per il dolo, ma anche per le col-
» pe commesse nella esecuzione del man-
» dato.

» Tal garentia però, riguardo alle colpe,
» è applicata meno rigorosamente a colui il
» cui mandato è gratuito, che a colui il qua-
» le riceve una mercede.

» Art. 1865. Ogni mandatario dee render
» conto del suo operato, e corrispondere al
» mandante tutto quello, che ha ricevuto in
» forza della sua procura, quando anche ciò
» che ha ricevuto non fosse dovuto al ma i-
» dante ».

§. 21. Però dobbiamo far osservare, che se il *deficit* fosse minimo, non sarebbe da tenerne conto, (cosa che dipende dall'arbitrio del giudice), giacchè il mandato è un contratto di buona fede, in cui non debbe mettersi in oblio la equità. Il modo di misurare produce sempre qualche differenza: *Modicum pro nullo reputatur*: non dovendosi trattare un capitano commissionato, con tutto rigore ed asprezza come si tratterebbe un nemico: *Nec amare, nec tamquam inter infestus*.

§. 22. Casaregis sostiene, che sebbene la clausola, *che dice essere* renda minore di molto la fede della poliza di carico in cui è inserita, pur nondimeno la poliza di carico, così modificata, non lascia di avere la forza medesima contro gli assicuratori. Emèrigon osserva che questa dottrina non si allontana dai nostri usi, ma è di avviso, che gli assicuratori sono nel diritto di chiedere la esibizione delle fatture, e degli altri documenti atti a provare la qualità, e la quantità delle cose assicurate, per conoscerne il vero prezzo: ciò è di tutta giustizia: giacchè se la poliza di carico debb'essere, conforme è relativa alla polizza di assicurazione, la fattura

delle merci, o del caricamento debbe ugualmente essere conforme tanto alla poliza di carico, quanto a quella di assicurazione, e gli assicuratori non possono esser tenuti, se non di ciò ch'è stato il vero oggetto dell'assicurazione.

§. 23. Del resto, la clausola *che dice essere*, non dispensa gli assicuratori dall' esser tenuti delle avarie, se il sinistro è giustificato conformemente alla legge.

Non solo il capitano dee rendere la quantità di mercanzie che ha ricevute sul suo bordo, ma è anche tenuto di tutt'i danni che avvengono alla merce per colpa sua. « Il pa» drone, dicono gli art. 5 e 6 del cap. 5 del» la guida del mare, soffrirà il danno, il qua» le gli sarà diffalcato dal suo nolo, senza che » l'assicuratore o la merce vi contribuisca; » e generalmente il padrone è tenuto di tut» to ciò che avviene per colpa sua ».

In fatti, mediante il nolo che riceve, egli dee rimettere la merce tal quale l' ha ricevuta, siccome abbiam fatto osservare più sopra, eccetto che il danno non derivi da un accidente che non si è potuto prevedere, nè impedire (1).

Il ventesimo settimo dei giudizi di Oleron dà per esempio un carico di vino. « Se nel » ghiudare i vini accade, che essi lasciano » una qualche apertura alla botte, che si » ghiuda, o che non l'abbiano ben ligata alle » funi alla estremità della nave, e che la bot» te si sfasci, cada e si perde, e nel cadere » piombi sopra un'altra botte, e sieno ambe» due perdute allora *il padrone*, ed i mari» nari debbono renderla ai mercatanti, i » quali debbono pagare il nolo delle botti, » a motivo che queste esser debbono pagate » al prezzo delle altre, che si venderanno».

Vuol dire questo giudizio, osserva Cleirac, che i marinai debbono pagare del proprio, e riparare agli accidenti che avvengono per effetto di loro *balordaggine*, sciocchezza o negligenza.

§. 24. Lo stesso sarebbe, se nello stivaggio delle mercanzie, non si avesse avuto cura di mettere *al di sopra* le casse meno forti e più secche, cosicchè esse ne avessero patito stante il peso superiore ricevuto. Il capitano sarebbe tenuto del danno che avrebbe cagionato per effetto di precauzione.

§. 25. Emèrigon, t. 1 p. 377 riporta una specie assai singolare, che fu sottomessa alla decisione dell'ammiragliato di Marsiglia. Si trattava di sapere, se il capitano è tenuto dei danni causati dai *sorci*.

Ecco la disposizione del Consolato, cap. 63 e 66: » Se la merce caricata nel bastimento » si trova rosa dai sorci, e che non si abbia » avuta la precauzione di mettere de' gatti » a bordo, il capitano è tenuto per questo » danno.

» Il padrone non è mallevadore del danno » cagionato dai sorci, se i gatti che erano a » bordo sono morti durante il viaggio, pur» chè al primo luogo ove ha approdato egli » nulla abbia trasandato per procurarsene » degli altri ».

Questo dotto giureconsulto non ci fa conoscere quale fu la decisione dell' Ammiragliato di Marsiglia; ma tale, è, dice egli, la dottrina di tutt'i nostri autori (1).

§. 26. Se le mercanzie sono confiscate, perchè il capitano avrà mancato di provvedersi delle necessarie spedizioni per lo trasporto, ovvero perchè non avrà fatto alla officina della dogana le dichiarazioni richieste, etc. siccome tutto ciò debbe essere imputato alla sua negligenza, il capitano è mallevadore delle mercanzie e di tutt' i danni-interessi (2).

§. 27. Rispetto al furto, sia che il capitano ne lo commetta esso stesso o col ministero di alcune persone del suo equipaggio; sia che lo lasci commettere; oltre alla obbligazione di pagare il valore delle mercanzie rubate, i danni e gl'interessi, il capitano può anche esser condannato in linea penale, a

(1) Casaregis disc. 19 e 38.

(1) Veggasi Casaregis disc. 22 n. 73 Stracca de navibus part. 3 n. 48. Rocco ibid. nota 58 Kuricke tit 3 art. 19. n. 1. Cleirac sull'art. 61 della guida di mare L. 13 ff. § 6. ff. *locati Si fullo vestimenta polienda acceperit ea quae mures roserint ex locato teneatur, quia debuit ab hoc re cavere.*

(2) Stimmato *ad jus marittimum* cap. 10 n. 212 Kuricke art. 19 tit. 3. n. 10 ec.

motivo della sua infedeltà, e della fiducia in lui riposta dei proprietari e dell' armatore, verso i quali egli si è reso colpevole, con l'aver violato il deposito, che hanno rimesso nelle sue mani.

Lo stesso vale relativamente all'alterazione delle mercanzie, alla quale può dar luogo il capitano, o il padrone per effetto di travaso di liquidi o se ne procura lo scolo con qualche altro mezzo, se gli altera col mescuglio di sostanze nocive; se trae da una botte dell' eccellente indaco o caffè per sostituirvene altro di cattiva qualità inferiore, etc., oltre ai danni-interessi, egli può ancora andar soggetto alla pena menzionata dal codice penale; però con le sue modificazioni, secondo le circostanze del fatto.

L'art. 35 della ordinanza della marina, diceva, che « se il capitano commetta qualche furto; permette che ne sia fatto sul » suo bordo, o dà fraudolentemente luogo » alla alterazione o confiscazione delle mer- » canzie o del bastimento, egli sarà punito » *personalmente* ».

§. 28. Ma se il *furto* fosse da *altri* commesso senza colpa alcuna del capitano, e tal furto, con tutte le circostanze, fosse bene e legalmente provato, ovvero fosse effetto di ciò che chiamasi *forza maggiore*, allora il capitano, o padrone che avrebbe fatto le necessarie diligenze le perquisizioni convenevoli per far arrestare e punire il colpevole, non potrebbe essere risponsabile della perdita delle mercanzie derubate. Noi crediamo, che dovrebbesi allora dar luogo alla contribuzione, giacchè per regola generale, tutto ciò che è nel bastimento forma attivamente, e passivamente l' oggetto della contribuzione.

§. 29. Se al contrario il *furto* è stato commesso a bordo durante il viaggio, o pure durante il caricamento o il discaricamento del bastimento, e che non se ne può scoprire l'autore, fra le persone dell' equipaggio, il capitano è responsabile, perchè egli debbe essere attento ad impedire queste specie di furti, che sono pur troppo comuni, con invigilare più da vicino la condotta degli uomini del suo bordo come si è già osservato.

§. 30. Però Valin, su l'art. 35, titolo del capitano, ne fa conoscere, che « la polizia » che si osserva per indennizzare del furto, » il proprietario dell' oggetto rubato, allor- » quando il ladro non può essere riconosciu- » to, è di far contribuire al pagamento del » valore di esso l'intero equipaggio indistin- » tamente, così il capitano, come gli ufficiali, » ed i marinai: il tutto in proporzione del » salario di ciascuna persona.

» È una perdita, dice egli, che viene fra » tutti ripartita, non precisamente per capo, » ma in relazione dei loro stipendi ».

Questo temperamento può sembrare giudizioso; ma è esso buono secondo i veri principi? Non vi ha veramente obbligazione che per quello il quale è esclusivamente incaricato della vigilanza, o del deposito; ora con l'art. 209 del codice di commercio, il capitano solo è responsabile delle merci che riceve nel suo bastimento. Le antiche del pari che le nuove leggi marittime addossano al capitano la responsabilità de' furti commessi, e dei danni causati dai marinai, purchè però non giustifichi che egli non ha potuto impedirli (1).

§. 31. Accade talvolta che degli armatori nominano un incaricato speciale chiamato *sopraccarico* per invigilare alla conservazione, ed alla vendita delle mercanzie, che hanno eglino stesso caricate, per comperarne delle altre destinate al ritorno, e per ricevere i noli, ed i fitti dovuti dai passaggieri, o da altri che hanno fatti dei caricamenti parziali.

In questo caso il capitano non è più tenuto, ed i suoi poteri sono diminuiti in proporzione. Siccome questo incaricato particolare è scelto dagli armatori, così egli li obbliga nello stesso modo che il mandatario obbliga il suo mandante, ed il capitano di nulla risponde; ma è necessario fare osservare, che, per quanto grandi sieno le qualità e l' autorità di questo sopraccarico, esso niun ordine può

(1) L. 6. ff. lib. 4, tit. 9. § 3. e libro 4, tit. 1 de exerc., act.; lib. 1 del tit. 9 nautae caupones.

dare relativamente al governo del bastimento, ed alla navigazione di esso.

In generale il mandato di un sopraccarico non si estende che alla amministrazione del caricamento ed alla vigilanza sovra tutto ciò che concerne la spedizione nel corso del viaggio. Questo mandato cessa tostocchè il bastimento è giunto nel luogo dell'armamento. Ivi, tutte le azioni relative all' armamento, essendo proprie dell'armatore, debbono essere intentate contro a lui solo, ed egli solo ha il dritto di fare le dimande che ne derivono.

Del resto non deesi perdere di mira che il proprietario del bastimento è tenuto delle azioni, e delle obbligazioni del suo capitano; ma che tal responsabilità si limita fino alla concorrenza del bastimento del nolo, e della merce siccome si è già detto.

Art. 210. Appartiene al capitano il formare l' equipaggio: del vascello, lo sciegliere e stipendiare i marinari, e l' altra gen'e dell' equipaggio; il che farà nondimeno di concerto con il proprietario, allorchè sarà nel luogo del loro domicilio.

Sommario

1.— Donde ha origine tale articolo, e perchè la scelta dei marinari appartiene al capitano.
2.— L' armatore prende parte nella scelta, o no a suo piacimento.
3.— Prudenza dell'armatore nel rinconiro.
4.— Chi stabilisce il salario de'marinari, nè può il maestro licenziar le persone che ha ricevute dall'armatore
5.— Quando il potere della scelta de'marinari è assoluto del capitano.
6.— Quid se l'armatore abbia costituito un commessionato.
7.— Come intender si dee, per domicilio de'proprietari o armatori.

COMENTO

§. 1. Questo articolo è basato su l' ordinanza di marina francese del 1681 lib. 2, tit. 1.

Siccome l'amministrazione, conservazione, direzione o governo di un bastimento, tutto è affidato al capitano o maestro, natural si rende che questo abbia la scelta del pilota, del secondo uffiziale di manovra, dei marinari e compagni del suo viaggio; in una parola, che egli abbia il diritto di formare il suo equipaggio come persona adatta a giudicare della capacità di coloro che associa a sè stesso, sciente del loro zelo per il servizio, del loro temperamento e conoscitore delle loro buone o male qualità; oggetti così importanti al pari della loro esperienza al fatto della navigazione.

Un equipaggio non è giammai meglio composto, che quanto esso è di scelta del capitano. Così, siccome osserva Valin « i commessari dei ruoli i quali vogliono sopra » ciò molestare i capitani, e dettar loro la » legge sono tanto più biasimevoli, in quanto » nell'arrogarsi un dritto che non hanno,

» eglino si oppongono direttamente al bene » del servizio dei bastimenti mercantili ».

Queste salutari prerogative sono saggiamente conservate ai capitani con le disposizioni del trascritto art. 210 del codice di commercio. Dello stesso sentimento è il signor Cleirac nel commentare la legge sul Consolato del mare, e dice così « si appar- » tiene solo al padrone il comporre il suo » equipaggio, e lo eleggere i suoi compagni » di viaggio che gli abbisognano ».

§. 2. La seconda parte del trascritto articolo è copiata dalla ordinanza della confederazione Teutonica così espressa « art. 16. » Prima di incaggiare o di prendere alcun » marinaro o pilota, il padrone debbe essere » di accordo col proprietario, o con i pro- » prietari sul salario da dargli, e ciò sotto » pena di venti scudi di ammenda ».

In fatti, il capitano non debbe essere interamente libero su la scelta del suo equipaggio. La libertà che egli ha a tal riguardo, non si estende sino a farne uso, senza la saputa, e molto meno senza il gradimento del proprietario, o dell'armatore, allorchè questi è nel luogo. Egli deve consultare il suo proprietario, o il suo armatore, ed operare di concerto con lui allorchè questi è nel luogo dell'armamento. Niente di più giusto poichè l'armatore è la parte più interessata al buon successo del proposto viaggio, e poichè d'altronde egli è civilmente tenuto delle colpe e dei delitti delle persone dell'equipaggio del pari, che, delle azioni del capitano.

§. 3. Senza dubbio un armatore prudente non lascia di starsi silenzioso, nè s' incarica della scelta delle persone dell' equipaggio lasciando ciò fare al capitano. Ma il capitano d' altra parte debbe avere questa deferenza per l'armatore, di non arrollare alcuno senza la sua approvazione, di prendere ancora quegli uffiziali, e quei marinari che l' armatore potrà indicargli, purchè non ha forti motivi per escluderli, e di non ritenere quelli che non gli fussero graditi.

§. 4. Da ciò ne segue che l'armatore deve stabilire la quota dei salari, e che il maestro o capitano una volta che ha ricevuto l'equipaggio dalle mani dell' armatore medesimo non può senza il consenso dell' armatore istesso congedarlo, se non nel caso della assenza di lui, e per giusta cagione conformemente all' art. 260 del codice di commercio.

Su l'oggetto, dice Pothier. « Se il padrone » avesse negletto di consultare i proprietari » su la scelta delle persone dell'equipaggio, » non perciò il contratto non sarebbe vale- » vole tra lui, e coloro con i quali avrebbe » contrattato, ed egli non potrebbe ricusar » loro il prezzo convenuto; ma i proprietari » potrebbero censurare questo prezzo e di- » mandarne la riduzione per poco che sem- » brasse caro ».

Noi siamo inoltre di avviso, che i proprietari potrebbero anche ricusare il marinaro in tal modo incaggiato senza lor saputa (1).

§. 5. Se l'armamento si fa fuori del luogo del domicilio de' proprietari del bastimento, in allora poi il potere del padrone, o del capitano sarà assoluto per la scelta della gente dell'equipaggio.

§. 6. Può darsi, anzi ordinariamente succede che i proprietari o gli armatori non esistendo col domicilio nel luogo ove si faccia l'armamento, facciano fare l'armamento per mezzo di un commissionato o corrispondente. Allora il capitano debbesi mettere di accordo con quest'ultimo, perchè rivestito de' poteri de' proprietari, si per l' arrollamento della gente dell'equipaggio, che per il congedo che vorrebbe dare ad alcuno di essi (2).

§. 7. Ma che s' intende per domicilio dei proprietari? Questo vocabolo *domicilio* debbe essere inteso secondo il dritto comune. Le nostre Leggi civili con l' art. 107, si esprimono ne'seguenti termini « il domicilio di » qualunque nazionale per quanto riguarda » l'esercizio de' dritti civili, è il luogo ove » egli ha il principale stabilimento ».

Uno è considerato presente, allorchè è domiciliato nello stesso circondario ove segue l'armamento: questo è almeno il sentimento de' scrittori.

(1) Vedete Pothier, *Louage, des matelots* n. 164.

(2) Pothier *loc. cit.* n. 163.

Art. 211. Il capitano terrà un registro numerato e cifrato dagli impiegati locali della iscrizione marittima dove ve ne sono, e dove non ve ne sono dal Sindaco del luogo, o dal suo aggiunto.

Questo registro conterrà un rapporto dell'accaduto nel corso della navigazione, le risoluzioni prese durante il viaggio, l'introito, ed esito per rispetto al bastimento, ed in generale tutto ciò, che è relativo al suo carico, e tutto ciò che può dar rendimento di conti, e ad una dimanda giudiziaria.

Sommario.

1. — Necessità di tal registro, tenersi legalmente.
2. — Prima del nostro codice chi vistava tal registro.
3. — Tal registro può assimilarsi ad un giornale di negoziante.
4. — Prudenza richiede che fusse bollato per le conseguenze.
5. — Cosa contener dee un tal registro.
6. — Diversità della tenuta di tal registro dalle leggi prima del codice, ed il Codice di commercio istesso.
7. — Registro che portavasi prima del codice dallo scrivano del legno, e perchè il codice di commercio non parla più di tale individoo.
8. — Quali note dovrà prendere il capitano in tal registro.
9. — Inventario del legno non fa parte del registro di che trattasi nel trascritto articolo.
10. — Nel registro non si prende nota delle merci caricate.
11. — Il registro giustifica la condotta del capitano.
12. Lo stesso ha una veduta politica.
13. Il capitano può tenere altri registri, ma non può avvalersene per giustificazione.

COMENTO

§. 1. A norma del disposto dell' art. 211, del Codice di commercio il capitano è obbligato di tenere a bordo un registro numerato e cifrato dagl' impiegati locali della iscrizione marittima, dove ve ne sono nel luogo dell'armamento, ed in caso che in tal luogo costoro non vi esistessero, un tal registro dovrà esser numerato, e cifrato dal sindaco del luogo o dal suo aggiunto.

La disposizione di questo articolo dev'essere osservata con la massima esattezza, giacchè qualunque trasgressione sotto questo rapporto, potrebbe richiamare sul capitano una grande risponsabilità.

§. 2. Prima dell'esistenza dell'attual Codice di com. un tal registro esisteva ancora, ed era firmato in ogni pagina dai proprietari del bastimento, o almeno era vidimato, e numerato da uno de' principali interessati. Oggi non dee più esser vistato da essi, ma invece la legge richiede che venga numerato e cifrato da funzionari all'oggetto deputati.

§. 3. Bisogna che il capitano sia molto diligente nella regolare tenuta di questo registro, ed eviti rasure, o cassature, da poter far nascere sospetti di veracità del dichiarato, o dubbiezza su quello che vi è scritto; ed è nel suo interesse mantenerlo con la massima regolarità mentre un tal registro in certo modo è per lui quello che è un giornale per un negoziante.

§. 4. Siccome un tal registro facilmente può avvenire, che dev'essere presentato in giudizio, così sarebbe prudenza che fusse bollato per esser legale, e per non rinvenire delle difficoltà, che potrebbero arrecare dispendio e ritardo in giudizio. È vero che la legge ciò non dice, ma sarebbe prudente il farlo per agevolare la esibizione giudiziaria.

§. 5. Questo registro dee contenere un rapporto dell'accaduto nel corso della navigazione: le risoluzioni prese durante il viaggio: l'introito,e l'esito per rispetto al suo carico, e che può dar luogo a rendimento di conto, e ad una dimanda giudiziaria.

§. 6. Secondo l'ordinanza del 1681, il capitano dovea scrivere sul registro, il giorno in cui era nominato padrone, i nomi degli ufficiali e de'marinari dell'equipaggio il prezzo, e le condizioni del loro arrollamento;ma siccome tutto ciò costa oggidì dal ruolo di equipaggio,che da qui a poco si terrà parola, di cui il capitano deve rilasciare una copia nel luogo della sua partenza, il nostro Codice di commercio ha creduto inutile di ripetere questa disposizione, la quale non è più necessaria.

§.7. L'ordinanza della Marina succennata volea ancora che lo scrivano del bastimento adisse un giornale per segnarvi indipendentemente da' nomi delle persone dell'equipaggio, e de' passaggieri,gli arredi e gli attrezzi, le armi, le munizioni e le provvisioni da bocca del bastimento, le mercanzie che sono caricate e discaricate, i nomi di coloro che muoiono durante il viaggio, i loro testamenti, e l' inventario de' loro effetti, le compre che sono fatte per il bastimento dopo la partenza, i viveri che sono comprati nel corso del viaggio; e tutte le deliberazioni prese nel bastimento ec.

La medesima ordinanza dispensava il capitano dal tenere questo registro se vi era uno scrivano a bordo.

L'uso di stabilire gli scrivani a bordo non è stato generale:solo si è conservato su i vascelli dello stato, su i bastimenti armati in corso, e sopra quelli del mare di levante,che vanno a commerciare nelle scale. Ecco perchè nel Consolato del mare parla molto delle funzioni dello scrivano nel cap. 55 e seg.

È già molto tempo che non vi sono più scrivani su i bastimenti mercantili, e che le loro funzioni sono state annesse a quelle dei padroni o capitani; ed è questa la ragione per cui il nostro Codice di commercio non parla affatto dello scrivano, e riunisce nella persona del solo capitano quei doveri,e quegli obblighi che altra volta divideva con lo scrivano nominato.

Però niente ritiene un proprietario dallo stabilire uno scrivano sul suo bastimento, allorchè lo giudicherà espediente; ma oggi giorno le sue funzioni saranno indipendenti, e staccate dagli obblighi prescritti al capitano dall'art. 214 del nostro Codice di commercio, quindi nella esistenza di uno scrivano su di un legno,non disobbliga il capitano di avere in tutta regola il registro raccomandatogli dalla legge con dichiararvi tutto ciò che la legge medesima gli prescrive.

§. 8. Egli dovrà adunque scrivere sotto al registro numerato e cifrato per ordine di date, senza spazi in bianco, e senza cancellature, tutte le risoluzioni che saranno prese durante il viaggio ne' casi in cui la legge, e le circostanze lo esigono, gl' imprestiti, gl'introiti, le spese, le vendite, le compre, i pagamenti, il tutto in articoli distinti, e separati, gli accidenti del mare, come l'incontro di un bastimento, l'ordine dato dal capitano istesso di punire un marinaro per mezzo disciplinario, il congedo de' marinari, i trasporti, le ricezioni e le consegnazioni di merci,e generalmente tutto ciò che riguarda il suo carico, o che può cagionare un rendimento di conti ai suoi committenti, o delle dimande giudiziarie sia contro, sia in favore (1).

(1) Veggasi Locrè, Spirito del Codice di commercio su l'art. 224 del Codice francese.

§. 9. Relativamente agli arredi, ed attrezzi, alle armi, alla munizione, ed alla vettovaglia del bastimento l'obbligo di farne menzione sul registro del capitano, ora è attualmente supplito dall'inventario, che si è in uso di fare tutto insieme, e di cui il capitano rilascia una copia da lui sottoscritta al proprietario o all'armatore del bastimento.

§. 10. Pari cosa è per le merci del caricamento; il capitano sottoscrive una doppia fattura generale del caricamento, oltre alle particolari polizze di carico che rilascia a tutt'i caricanti, e nella quale vedesi regolato, e specificato il nolo in conformità degli articoli 271, 272 e 273 del Codice di comm.

§. 11. Del resto il registro prescritto debbe esser tenuto dal capitano con tanta maggior esattezza, in quanto che il medesimo è per lui il solo mezzo di adempiere con ordine e precisione alle obbligazioni che gli sono imposte dagli articoli 230 e 231 del Codice di commercio.

Questo registro d'altronde è il testimone dal quale si giudica della condotta del capitano.

§. 12. Indipendentemente che tal registro al pari di quello de' negozianti somministra delle pruove agl'interessati in caso di contestazione; esso è richiesto per una veduta politica, potendo i bastimenti recare al Governo in caso di necessità delle notizie utili per la conservazione e difesa dello Stato (1).

§. 13. Il capitano può inoltre tenere qualunque altro registro, o giornale di rotta, per sua propria soddisfazione, ma quello di cui trattasi è il solo che debbe esser numerato e cifrato; che debbe esser vistato al suo arrivo; e che debbe servire per far fede in giudizio: a buon conto può chiamarsi relativamente al capitano il registro della legge. Niente altro potrebbe supplirlo.

(1) Veggansi gli art. 7, 84 e 85 della legge di navigazione del 25 feb. 1826.

ART. 212. Il capitano è obbligato, prima di prendere il carico, di far visitare il suo bastimento, nei termini e nelle forme stabilite dai regolamenti.
Il processo verbale della visita si deposita nella Cancelleria del Tribunale di Commercio, un'estratto se ne dà al capitano.

Sommario.

1. — Scopo della legge perchè tal visita si faccia.
2. — La legge l'ordina per doppio rapporto.
3. — Norma per eseguirsi tal verifica.
4. — Responsabilità del capitano nella inesistenza del verbale di visita.
5. — Disposizione francese sulla visita del legno.
6. — Chi esegue la visita del legno in Francia.
7. — Leggi e regolamenti francesi sulla visita a farsi dei legni.
8. — È vietato in Francia il rilascio della patente, se prima non si è documentato il verbale di visita del legno da noleggiarsi.
9. — Altre disposizioni in Francia che riguardano la visita del bastimento, e chi è incaricato eseguirla.
10. — Oltre la visita del legno, altre operazioni di verifica dee eseguire il capitano prima di metter vela.

COMENTO

§. 1. Essendo il capitano il tutore nato per legge delle merci e del legno, deve fare di tutto a non manomettere i diversi interessi: tali sono quelli de' proprietari delle mercanzie, dell'armatore, di coloro che han potuto assicurare il carico, cioè, le merci o il legno, ovvero le une e l'altro; di quelli che han dato danaro a cambio marittimo; ecco perchè la legge vuole, che il capitano prima di prendere il carico, si assicuri del legno, sul quale sono affidati tanti interessi; perciò *facci visitare il bastimento*, ne' termini e nelle forme stabilite da' regolamenti.

§. 2. La visita de' bastimenti è espressamente ordinata ai capitani dall'art. 212 del Codice di commercio sotto due rapporti principali: primieramente, come precauzione di ordine pubblico. Infatti lo stato ha interesse che la vita degli uomini non sia esposta, e non si trovi compromessa da troppa cupidigia: e secondariamente, nell' interesse del commercio, per riconoscere se il bastimento è in istato da navigare e da fare il viaggio: formalità indispensabile, e che è della maggiore influenza, in ragione dell'abbandono, nel caso in cui il bastimento fosse dichiarato

nel corso del viaggio inabile alla navigazione, siccome avremo occasione di farlo osservare sul titolo dell'abbandono.

Il capitano, *prima di prendere il carico*, è tenuto di far visitare il suo bastimento: questa visita debbe essere fatta ne' termini dei regolamenti, e nelle forme da essi prescritte; così si esprime la legge; però le forme di che parla il detto art. 212 del Codice di commercio non son note, mentre regolamento non esiste sull'oggetto.

Or si chiede qual'espediente si ha da prendere nel tal rincontro? Vi fu domanda avvanzata dal Tribunal di commercio di Napoli da una Società napoletana sul modo di visita, del quale è quistione, per la spedizione d'un legno nel Brasile. Il Tribunale disse eseguirsi *per mezzo di periti*, i quali ne facessero rapporto depositandolo nella Cancelleria del Tribunale di commercio, dandosene un'estratto al capitano.

Questa disposizione, bisogna confessare, è da' capitani trasandata. Infatti si dimandi a tutt'i capitani i più accorti del nostro regno, e comunque fussero diligenti, vi diranno di non aver mai messo in pratica la disposizione di questo articolo.

§. 4. L'obbligazione di far visitare il bastimento, prima di prendere il carico, è oggidì tanto più indispensabile, quanto che il capitano, ove non potesse mostrare il processo verbale di tale visita, sarebbe tenuto di tutti gli accidenti verso gl'interessati del bastimento e del carico, siccome è stabilito nell'art. 216 del Codice di commercio, che da qui a poco tratteremo.

Intanto è osservabile che il primo oggetto della visita si è quello di far rilevare che il bastimento sia in buono stato di fare il viaggio, così è tanto più indispensabile in quanto che se si provasse il contrario il capitano non solamente perderebbe il nolo, ma sarebbe inoltre responsabile di tutti i danni interessi verso il noleggiatore giusta l'articolo 287 del codice di commercio, che sarà trattato allorchè si parlerà *del nolo*.

La forma, ed il metodo di questa visita sono determinati dagli art. 5 e 9, del decreto del 1º agosto 1816, che per la importanza si trascrivono.

» Art. 5. Gl'impiegati della ascrizione marittima prima di consegnare i ruoli dell' equipaggio ai capitani o padroni nella partenza dei rispettivi legni, avranno l'obbligo di portarsi a visitarli con essi per osservare se sieno stati bene stivati, e caricati, e se dai proprietarî si sieno corredati degli attrezzi, vele, e gomene, delle armi necessarie alla loro difesa, e di quanto altro potrà esser loro assolutamente bisognevole nel viaggio da intraprendere, e trovandovi mancanza, ne renderanno conto ai rispettivi superiori per le opportune provvidenze.

» Art. 6. I bastimenti mercantili della medesima specie per dirsi guarniti in istato navigabile, oltre di dover essere bene attrezzati, e di dover avere un giuoco di vele buone, avranno l'obbligo i proprietarî di fornirli di una vela, e di un pennone di gabbia di rispetto, di tre gomene buone, e di un gherlino di tre ancòre, ed un ancorotto, e di una tromba, e di provvederli ancora per la loro difesa di due cannoni almeno in tempo di pace, e di quattro in tempo di guerra, e di tanti fucili e tromboni, e di tante sciable in buono stato, quanti sono gl' individui dell'equipaggio, dando loro per dotazione trenta tiri almeno per ogni bocca da fuoco.

» Art. 7. Pei viaggi nell' oceano al di là di capo S. Vincenzo, e delle Canarie dovranno esser forniti di un duplicato giuoco di vele, e di un corrispondente rispetto di sartiame ».

» Art. 8. I capitani o padroni prima della visita nei proprî bastimenti dovranno far presente a chi viene per eseguir la visita, l'inventario del lor guarnimento, per far rilevare quanto manca a tali legni, secondo il prescritto nell'articolo precedente, relativamente al viaggio da intraprendere sotto pena di gastigo corporale, e di una ammenda di ducati 25, se concorressero in un modo qualunque, a celare il vero stato, ed esistenza degli oggetti anzidetti.

» Art. 9. Il detto inventario dopo che sarà perfettamente completato del bisognevole, sarà corroborato della firma di verifica dello impiegato locale della ascrizione, onde

» servire ogni tempo ai proprietari per pren-
» derne conto dai padroni o capitani, e per
» potersi in seguito da ogni impiegato veri-
» ficare l'esistenza dei generi a bordo ».

§. 5. La ordinanza del 1681 non aveva stabilita la necessità di un processo verbale di visita; essa erasi limitata ad insinuare ai capitani di vedere, prima di farvela, se il bastimento era ben zavorrato e caricato, provveduto di ancòre, arredi ed attrezzi, e di tutte le cose necessarie al viaggio. (*Vedete art. 8, titolo del capitano*).

§. 6. Gli *uscieri visitatori*, di cui si parla nel titolo degli uscieri di quella ordinanza, non avevano alcuna funzione relativa all'oggetto attuale; essi verificavano soltanto se il bastimento era nazionale o pure straniero, come l'equipaggio era composto, se il bastimento era munito delle spedizioni necessarie, se a bordo eranvi mezzi di contrabbando, ec.

§. 7. Fu ordinato col regolamento del 19 luglio 1708 in Francia, che niun bastimento mercantile potrebbe mettere alla vela, senza essere stato visitato e trovato in buono stato di navigazione; e con l'editto del mese di maggio 1711, i luogotenenti dell'ammiraglio furono esclusivamente incaricati di questa visita.

Il regolamento del 12 gennaio 1717, titolo 5 dispone inoltre, che sarebbero del pari visitati tutti i bastimenti che arriverebbero alle colonie francesi, come anche quelli che si preparerebbero a ritornare in Francia. E ciò sotto pena, per i contravventori, di farli discaricare e caricare di nuovo a loro spese.

In fine, la dichiarazione francese del 17 agosto 1779 prescrive, art. 1, che niun bastimento potrà prendere il carico, se prima non erasi provato, che esso è in buono stato di navigazione, sufficientemente armato, munito dei pezzi di riserva necessari, avuto riguardo alla qualità del bastimento ed alla durata del viaggio, ec.

L'art. 2 della stessa dichiarazione ordina di fare senza ritardo la visita, e di procedersi con esattezza e fedeltà, sotto pena, per i principali ufficiali del bastimento, di interdizione per due anni, ed anche di totale privazione di loro impiego, e di 300 lire di ammenda per ciascuno dei periti, salvo a prendere la via estraordinaria, se il caso lo richiede.

È ingiunto con l'art. 3 della medesima dichiarazione; allorchè il bastimento sarà pronto a ricevere il suo carico di ritorno, di procedere ad una nuova visita nella stessa forma, ec. (*Vedete Emérigon t. 1 p. 374*, *che riporta questa dichiarazione*).

Tale era lo stato dell'antica legislazione in Francia, su la visita dei bastimenti, e nelle formalità di essa. Queste misure di precauzione e di saviezza sono state messe intere nelle disposizioni della legge del 13 agosto 1791, emanata all'uopo.

§. 8. L'art. 1, § 3, di tale legge vuole:
» Che le patenti non sieno rilasciate se non
» dopo la presentazione degli atti di pro-
» prietà, dei biglietti di stazatura, dei prò-
» cessi verbali di visita dei bastimenti, ec.

§.9. Il tit.3, art.1, § 3 della medesima legge contiene. « Che le visite dei bastimenti sa-
» ranno fatte da antichi navigatori, e che i
» certificati di stazatura saranno rilasciati
» da stazatori nominati all'uopo, ec.

» Art. 6. Che i giudici di commercio, nella
» città in cui ve ne saranno, e nelle altre,
» agli ufficiali municipali, nomineranno i na-
» vigatori per la visita dei bastimenti.

» Art. 12. Che un capitano o armatore,
» allorquando vorrà armare un bastimento,
» sarà tenuto di chiamare due ufficiali visita-
» tori, i quali, dopo aver riconosciuto lo
» stato del bastimento, daranno il loro cer-
» tificato di visita, esprimendovi brevemen-
» te i lavori di cui, a loro avviso, abbisogna
» il bastimento, per essere in istato di met-
» tersi in mare.

» Art. 13. Che quando l'armamento sarà
» fissato, ed il bastimento sarà pronto a
» prendere il carico, sarà richiesta una se-
» conda visita, che il certificato della prima
» sarà presentato, e che esso dovrà dinotare
» il buono o cattivo stato in cui si trova al-
» lora il bastimento.

» Art. 14. Sono soggetti a questa forma-
» lità solo i bastimenti destinati ai viaggi di
» lungo corso ec. ».

Sonosi indicate tutte le leggi estere, e quelle che ci regolano, avendo un nesso con l'art. 212 delle leggi di eccezione, ed abbia-

ma di già avvertito di quanta importanza sia questo atto di visita del bastimento, e non ci sembra superfluo di richiamare nuovamente l'attenzione dei capitani su questo punto, onde si uniformino alle disposizioni contenute in questo articolo.

§. 10. Indipendentemente dalla visita prescritta dall'art. 212, del codice di commercio il capitano siccome abbiamo fatto già osservare, debbe invigilare sopra tutto quello che concerne l'armamento, l'approviggionamento, ed il caricamento del bastimento per riconoscere quello che vi è da fare, e farvi lavorare convenientemente, deve egualmente visitare il cordame, le vele, e gli altri arredi ed attrezzi, e non attendere il momento in cui il bastimento è pronto a far vela per assicurarsi se in quello stato, esso può tenere il mare, o pure il viaggio.

Tutto ciò che riguarda l'armamento, e la direzione del bastimento, e del suo carico richiede altrettanto precauzioni, saggezza e fedeltà, per quanto richiede esperienza, e capacità per parte del capitano.

Art. 213. » Un capitano o padrone di bastimento che sia noleggiato per andare a fare un carico di olio, o altre merci per le quali è necessario consegnarglisi, bottame, casse, o altre stipe qualunque vota nel luogo ove è stato noleggiato, o in un'altro porto intermedio, per indi riempirvi e ricaricarsi nel luogo ove dovrà fare il carico, è obbligato d' invigilare che il bottame, le casse, o altra stipe qualunque sia adattata ai suoi *boccaporte*, *corridoi*, ed *andane* ».

» Allorchè egli si avrà ricevuto le botti, casse, o altro e ne avrà formato le corrispondenti polizze di carico, e ricevute, e si sarà messo alla vela pel luogo destinato al caricamento non potrà più opporre il difetto di misura di tali fusti, casse, o altra stipa ».

Sommario.

1. — Il codice francese è silenzioso su tale disposizione del nostro codice di commercio.
2. — A chi interessa che le stipe sieno adatte alle imboccature de' boccaporti del bastimento.
3. — Quali ne sono le conseguenze.
4. — Donde si desume l' art. 213, trascritto di sopra; e come debbe intendersi mercè la relativa spiegazione.

COMENTO

§. 1. Svolgendo il codice di commercio francese, e le ordinanze di marina del 1681, ed il regolamento del 19 luglio 1708 *titolo del capitano*, non si rinviene la disposizione di che tratta l'art. 213 delle nostre leggi di eccezione. Desso è nuovo nel detto codice di commercio. Con questo articolo il legislatore per evitare litigi dipendenti dalla non previdenza del capitano, ha voluto stabilire l' occorrente, nel caso che questi reclamasse dopo il caricamento, il difetto di misura della stipa, mettendo a suo peso le conseguenze della mancanza di sua vigilanza.

§. 2. Siccome si è già veduto, che il capi-

tano, o padrone sono coloro che dispongono del modo del caricamento, della polizia dell'ordine delle persone dell'equipaggio per il servizio dello stesso legno, così è nella loro incompensa, e del loro interesse, che, le merci che si caricano sieno collocate nel modo adatto e sicuro, e capace da poter prendere posto nel luogo dove compete. Interessa dunque al capitano o padrone ricevuto che han sul legno del bottame, o casse, ovvero altra stipa vola per andare altrove a caricare, di verificare se questo bottame, o altra stipa sia adattata ai suoi boccaporti, corridoi, ed andane. È nel loro dovere adunque verificare se tali recipienti sieno o no adattabili, e capienti allorchè devon esser riposti sotto coverta.

§. 3. Qualora tali stipe si trovano incapaci ad entrare nel legno, non avran dritto a reclamare in seguito, i difetti della stipa, e farsi a pretendere un compensamento: era nel dovere il capitano, o padrone, allorchè si han consegnata la stipa verificare, se questa era adattata alla entrata dei boccaporti, non già dopo aver formate le relative polizze di carico, e dopo essersi messo alla vela, fare una tale opposizione al difetto di misura, ed affacciar pretese: la legge gli chiude l'adito con il detto articolo a qualsiasi reclamo.

Nè è da trasandarsi che il capitano per le chiare disposizioni dello art. 215 nel caso di mancanza, di antivedenza col non misurare appena gli giunge la stipa a bordo se la stessa è atta a poter discendere sotto coverta, ed invece ricevendola la lasci sul cassero vuota, facci vela, ed asporti la stipa nel luogo del caricamento per riempirla; e trovandola incapace di poter discendere sotto coverta, e quindi impossibilitato a poter caricare invece di levar lagnanze sul difetto di misura di tale stipa, imputando a sè la colpa, è tenuto alla risponsabilità verso gl' interessati del bastimento, e del carico giusta l'art. 216, delle leggi di eccezione.

§. 4. Questo articolo è desunto dall'art. 6 del decreto del 5 novembre 1808 trasfuso nelle leggi di eccezione; nè è difficile intenderne il motivo.

La disposizione di cui esso ragiona era ben richiesta presso di noi perchè relativa ad una specie di traffico, che si è quasi affatto particolare, e sopratutto esteso nel nostro regno. E spontanea si offre la ragione della prima, e della seconda parte della trascritta disposizione a chi voglia ricordare.

1. Che per le leggi idrauliche il bastimento si trova meno esposto alle disgrazie tutte le volte che si carica in modo da serbarsi il maggior equilibrio possibile; il che può solo conseguirsi quando la stipa è adattata ai boccaporti, corridoi, ed andane.

2. Che ove la legge impone un' obbligo, e per assicurarsi dell'adempimento, ne punisce la trasgressione, fulminando la perdita di un dritto chi vi contravviene, e colui che perde per conseguente un dritto tale, debbe imputarlo esclusivamente alla propria negligenza, che fa presumere, o avervi rinunziato, o non aver nulla a pretendere per esso.

ART. 214. « Il capitano è obbligato di tenere a bordo.
» 1. L' atto di proprietà del bastimento.
» 2. L' atto di nazionalità.
» 3. Il ruolo dell' equipaggio.
» 4. Le polize di carico , ed i contratti di noleggio.
» 5. I processi verbali di visita.
» 6. Le quietanze di pagamento , o fedi di cauzioni delle dogane.

Sommario.

1. — Necessità di tenersi à bordo tali documenti perchè richiesti dalla legge , con rigorosa disposizione.
2. — Indispensabile la tenuta di tali documenti tanto in tempo di pace, che in tempo di guerra.
3. — La mancanza di tali documenti può far dichiarare buona preda legno, e mercanzie.
4. — Le disposizioni di tale articolo debbon intendersi collettivamente, e non distintivamente
5. — Se il carico intero appartiene al padrone del legno , non può esistere presso il capitano il contratto di noleggio. Ragioni allo appoggio.
6. — Motivi perchè il capitano deve avere a bordo le quietanze di pagamento, o fedi di cauzione delle dogane.
7. — Sentimento di Pardessus coll' oggetto.
8. — Legge doganale necessaria a conoscersi per quello che riflette il comento dell' art. 214.
9. — Della patente, e sua origine, come opinano alcuni scrittori.
10. — Opinione di Valin contraria.
11. — Qual' è l' oggetto di darsi la patente al capitano, e penale nella quale incorre se non n' è munito.
12. — Comunque il capitano non sia munito di patente, non può andare dove vuole.
13. — Cosa contener dee la patente.
14. — A chi , e per quali leggi si rilasciano le patenti in Francia.

COMENTO

§ 1. Questa disposizione comunque nuova, non fa che confermare l' uso costante della marineria mercantile. Senza ciò non sarebbe il bastimento in istato, nel caso di necessità, di giustificare la sua proprietà quella del carico, il suo destino, e la regolarità del suo viaggio. Questa disposizione è di rigore. Essa non esisteva nella ordinanza della marina ; ma come i capitani non deggiono giammai navigare senza aver a bordo tutt' i documenti di cui è quistione, la legge nostra , dovea fargliene un dovere assoluto. Senza questi documenti eglino non sarebbero in istato , nei casi in cui ciò è necessario, di dimostrare la proprietà del bastimento,quella del caricamento, la sua destinazione, e la regolarità del viaggio.

§. 2. La obbligazione imposta oggigiorno al capitano, maestro o padrone , di essere munito di tutt' i mentovati documenti, è la

stessa in tempo di pace, o in tempo di guerra, affinchè egli possa giustificare ad ogni momento, ed in ogni luogo la proprietà del bastimento e del carico; affinchè ciascuno possa riconoscere le merci che gli sono inviate; affinchè si vegga se i dritti sono stati pagati, e se non sono state caricate delle mercanzie proibite; ed in tempo di guerra tali documenti sono anche più necessari, perchè qualunque bastimento che non ne fosse munito, sarà dichiarato di buona preda, e che il capitano sarebbe allora tenuto dell'evento verso il proprietario, i caricanti e gli assicuratori.

§. 3. Tali documenti sono tanto più indispensabili, in quanto, in tempo di guerra sopra tutto, il capitano che non ne sarebbe munito, si esporrebbe ad esser preso, anche dai bastimenti delle potenze con cui lo stato non è in guerra.

Le ordinanze antiche dichiarano di buona preda qualunque bastimento, nel quale non sarà trovato, nè contratto di noleggio, nè polizza di carico, nè fattura, ec., e le altre potenze usano a questo riguardo della stessa reciprocanza. D'altronde, in tempo di guerra, non vi è cosa più comune, che di mascherare i bastimenti ed i loro caricamenti, sia da parte dei nemici, sia da parte delle potenze neutrali; e queste finzioni appunto il legislatore ha avuto in mira, per guarentirsene e per punirle.

§. 4. Del resto dobbiamo dire col cavaliere d'Abreu, part. 1, cap. 2, §. 17, p. 32, che le disposizioni dell'art. 214 del codice di commercio, s'intendono collettivamente e non distributivamente, e che niente può supplire a ciascuno dei documenti menzionati in quello articolo, poichè con l'art. 216, il capitano, in caso di contravvenzione, è *de plano*, tenuto di tutti gli avvenimenti.

§. 5. Però, se l'intero carico appartiene al proprietario del bastimento, è facile il comprendere, che il capitano non può presentare un *contratto di noleggio* perchè il contratto di noleggio è l'atto di convenzione col quale un bastimento è affittato ad un terzo, ed il proprietario, facendo uso della propria cosa, non ha bisogno di affittarla a sè stesso. Ma egli debbe avere, ed in tutt'i casi, una polizza di carico che provi a chi appartiene la mercanzia. Con la polizza di carico, che è l'atto di proprietà del bastimento, sarà agevol cosa il provare, che il caricamento si appartiene al proprietario; giacchè il capitano non può essere creduto su la sua parola, siccome osserva Savary parere 90; e senza tutte queste precauzioni, le mercanzie potrebbero essere dichiarate di buona preda; ed in caso di assicurazione, non si potrebbe costringere gli assicuratori a pagare al proprietario del bastimento, il prezzo della assicurazione.

Senza tutte queste precauzioni, un capitano potrebbe caricar delle mercanzie di controbando, o appartenenti ad un negoziante suddito di una potenza belligerante, ed esporre con ciò il bastimento ad esser predato.

§. 6. La legge con il detto art. 214 vuole d'altronde, che il capitano abbia a bordo le quietanze di pagamento o fedi di cauzione delle dogane, perchè vi sono delle merci per le quali è dovuto alla dogana un dritto di esito.

Questo dritto è più forte, quando esse debbono essere asportate presso lo straniero, che quando sono spedite da un porto del regno ad un altro porto del regno istesso. Egli si è, per impedire di frodare i dritti, col dichiarare una falsa destinazione, che si richiede dal caricante una cauzione sino alla concorrenza del dritto, che sarebbe dovuto per lo trasporto reale della merce al luogo designato, dalla quale cauzione vien preso il pagamento del detto dritto, o, se vi ha luogo, del doppio dritto, qualora il caricante non giustifichi in un tempo determinato, o la perdita della mercanzia, o il suo arrivo nel porto dichiarato.

§. 7. È necessario far qui osservare col sig. Pardessus, che l'adempimento letterale delle obbligazioni prescritte dell'art. 226 del codice francese, che corrisponde all'articolo 214 del nostro codice, non dispenserebbe il capitano dallo adempiere a quello che gl'imporrerebbero le leggi speciali su le dogane e su la polizia della navigazione, lo esimerebbe del pari delle altre condizioni che i regolamenti, le circostanze, di una

guerra, o le misure contro la frode ed il contrabbando potrebbero suggerire.

Lo straniero non sarebbe neanche scusato, ove adducesse la ignoranza di ciò che richiede il regolamento locale, come un' eccezione al dritto comune, perchè le leggi di polizia e di sicurezza sono obbligatorie per chiunque trovasi di passaggio sul territorio al quale imperano (1).

§. 8. Per le addotte dichiarazioni ed osservazioni, si è creduto util cosa inserire in questo luogo la Legge Doganale, come quella che dee esser nota ai capitani mercantili, sia per l'importazione, che per l'asportazione tanto nel regno che fuori. Farem tesoro di trascrivere talune osservazioni, che rendono facile a comprendersi la legge medesima, lavoro pregiato di ottimo nostro contemporaneo Giureconsulto.

Nel darsi una tal Legge, si è creduto trascrivere quei soli articoli relativi al commercio marittimo, che risguardano molto le Leggi di commercio. Le tramutazioni di dogane, traslocazioni e modifiche, saranno avvertite in note ed in piè delle pagini.

Legge Doganale del 9 giugno 1826.

TITOLO I.

Divisione delle Dogane.

Art. 1. Le dogane del littorale de' nostri dominii di quà, e di là del Faro saranno divise in tre classi:

1. D' importazione, esportazione, e cabotaggio.
2. Di cabotaggio e di esportazione.
3. Di cabotaggio e di esportazione de' soli generi esenti da' dazi doganali di estrazione.

Art. 2. Saranno dogane di prima classe, ossia d'importazione, esportazione e cabotaggio nei nostri dominii al di quà del Faro, Napoli, Castellammare, Paola, Pizzo, Reggio, Cotrone, Taranto, Gallipoli, Brindisi, Bari, Molfetta, Manfredonia, Ortona, e Giulianova.

La dogana di Salerno sarà riputata dogana d' immissione in tutto il tempo della fiera, ed i bastimenti carichi di mercanzie forestiere potranno ivi approdare dal dì 10 settembre fino al 28 dello stesso mese.

Nei dominii al di là del Faro saranno dogane di 1. classe Palermo, Messina, Catania, Siracusa, Girgenti e Trapani.

Art. 3. Le dogane di 2. classe o sia di esportazione e di cabotaggio nei nostri dominii al di quà del Faro, saranno le seguenti: Gaeta, Pozzuoli, Salerno (1), Pisciotta, Sapri, Maratea, Torre Scanzano, Nicastro e Santaeufemia, Tropea, Gisi, Palmi e Pietrenere (2), Bagnara, Scilla, Soverato, Roccella, Catanzaro, Rossano, Cerigliano, Otranto, Monopoli, Mola di Bari, Bisceglia, Trapani, Barletta (3), Rodi (4), Termoli (5), Vasto, S. Vito Chietino e Pescara.

Nei dominii al di là del Faro saranno le dogane di 2. classe: Termini, Cefalù, Terrosina, Casteldittusa, S. Stefano di Mistretta, Caronia (6), Giojosa (7), Patti, Melazzo, Taormina, Mascaligiarre, Brucoli (8), Agosto (9), Avola, Pozzallo, Terranova, Licata, Sciacca, Mazzara, Marsala, Castellammare (10).

(1) Veggasi Pardessus, t. 2, p. 44.

(1) La dogana di Salerno è dichiarata di 1. classe. Decreto 12 feb. 1832.

(2) Le dogane di Palmi e Pietrenere son dichiarate di 3. classe. Dec. 16 gen. 1834.

(3) Le dogane di Monopoli, Mola di Bari, Bisceglie, Trani e Barletta son dichiarate di 1. classe. Dec. 16 agosto 1831.

(4) Rodi dichiarata di 1. classe. Dec. 10 giugno 1831.

(5) Termoli dichiarata di 1. classe Dec. 16 gen. 1833.

(6) Le dogane di Terracini, Casteiditusa, a Caronia son dichiarate di 3 classe. Dec. 12 marzo 1833.

(7) La dogana di Giojosa è abolita. Decreto 12 marzo 1833.

(8) Brucoli dichiarata di 3. classe. Dec. 17 agosto 1826.

(9) La dogana di Agosta è elevata a 1. classe. Dec. 31 marzo 1838.

(10) È creata una dogana di 2. classe in Marzamemi nel Valle di Siracusa. Dec. 17 marzo 1829. Idem nella spiaggia di Noto al luogo detto Calabernardo. Dec. 1. ottobre 1840.

Art. 4. Le dogane di 3. classe ossia di cabotaggio e di esportazione limitata ai soli generi esenti da dazio saranno:

Nei dominii al di quà del Faro: Mola di Gaeta, Garigliano, Montragone, Ponza, Ventotene, Ischia, Forio d'Ischia, Lacco (1), Procida, Granatello, Torre del Greco, Torre dell'Annunciata, Vico, Piano di Sorrento (2), Massa, Capri, Amalfi (3), Majuri (4), Agropoli, Castellabate, Capitello, Casalicchio, Acciarola, Palinuro, Cammarota, Scalea, Diamante, Belvedere (5), Cetraro, Fuscaldo, S. Lucido, Fiumefreddo, Nocera, Nicotera, Villa S. Giovanni, Galtico, Melito, Marina di Riace, e propriamente Fondaco Nuovo, Badolato, Bianco, Gerace, Squillace, le Castelle, Melissa e Cirò, Cariati, Cassano, e Trebisacce, Roseto, Roccaimperiale, S. Castaldo, Portovillanova, S. Vito di Polignano, Giovinazzo, Viesti (6), Peschici, Tortore, Campomarino, Francavilla, Silvi (7).

Nei dominii al di là del Faro: Partinico, Ustica, Torrenova di S. Marco (8), Capo di Orlando o Marine di Noso, Brolo, Olivieri, Lipari, Divieto (9), Scaletta, S. Alessio (10), Aci Reale, Aci Castello e Trezza (11), Noto, Vendicari, Portopaolo, Scicli, Mazzarelli (12), Scoglitti (13), Palma, Siculiana (14), Pantelleria, Favignano.

Gli art. 5 a 8, si tralasciano perchè danno la indicazione delle dogane di terra.

Art. 9. Stabilita con gli articoli precedenti la classificazione delle dogane, non potranno farsi importazioni per mare di mercanzie provenienti dall'estero, che per le dogane indicate nell'art. 2.

Art. 10. In conseguenza i bastimenti provvenienti dallo Straniero, o dal porto franco di Messina diretti per l'estero tanto nazionali, che forestieri, carichi in tutto o in parte non potranno approdare, che nei soli porti ove vi sono stabilite dogane di 1. classe enunciate nell'art. 2.

Nel caso che i detti bastimenti provvenienti dallo straniero fossero vuoti potranno approdare nelle dogane di 1. e 2. classe, ma non mai nelle dogane di 3.

Art. 11. I capitani o padroni di bastimenti carichi in tutto, o in parte, provvenienti dall'estero, o dal porto franco di Messina, come si è detto nell'articolo precedente in luogo ove non vi sia stabilita una dogana di 1. classe; ed i capitani o padroni di bastimenti voti provvenienti come sopra dall'estero, che approdassero in luoghi ove non vi sia una dogana di 1. o di 2. classe saranno condannati ad un'ammenda di duc. 150.

Per quest'oggetto gl' impiegati de' dazii indiretti dovranno compilare il processo verbale di contravvenzione, e spedirlo al magistrato competente; nè permetteranno la partenza dei legni che in seguito di un obbligo solidale de' medesimi capitani o padroni, con persona nota per solvibilità al ricevitore, di pagare l'ammenda, e di quant'altro verrà indicato nel giudizio.

Art. 12. Saranno eccettuati i casi di fortuna di mare, di sinistro di mare, che ina-

(1) La dogana del Lacco è trasferita a Casamicciola Dec 15 feb 1835.

(2) La dogana del Piano di Sorrento è elevata a 2. classe Dec. 20 ott. 1834.

(3) Amalfi elevata a 2. classe. Dec. 11 giugno 1833.

(4) Majuri elevata a 2. classe. Dec. 12 giugno 1834.

(5) Belvedere elevata a 2. classe. Dec. 15 giugno 1836.

(6) Viesti elevata a 2. classe. Dec. 4 aprile 1831.

(7) È istituita una dogana di 3. classe in S. Menajo. Dec. 30 agosto 1831.

Idem in Sorrento. Dec. 20 ottobre 1834.

Idem nel luogo detto Scario, tenimento di S. Giovanni a Piro. Dec. 10 mag. 1840.

Idem nell' isola di Stromboli. Dec. 27 luglio 1840.

(8) Con decreto del 17 marzo 1829 si sono abolite le dogane di Torrenova di S. Marco, Noto, Vendicari, e Portopolo, e se n'è creata una di 3. classe in S. Agata di Militetto nel vallo di Messina.

(9) La dogana di Divieto e trasferita in Spadafora. Dec. 17 marzo 1833.

(10) Questa dogana è trasferita in Fiumedisini; Dec. 8 giugno 1840.

(11) La dogana di Trezza è abolita. Dec. 17 marzo 1833.

(12) La dogana di Mazzarella è trasferita in Puntasecca. Dec. 12 marzo 1833.

(13) Scoglitti elevata a 2. classe Dec. 17 ag. 1826.

(14) Elevata a 2. classe. Dec. 7 agosto 1840.

bilita il corso della navigazione, di forza maggiore, e di avaria (a).

Art. 13. Approdando per una di tali cause un bastimento in luogo proibito, gl' impiegati de'dazii indiretti, unitamente a quelli della salute e della marina, vi accorreranno per compilare il processo verbale, in cui dovrà esprimersi il luogo della partenza del legno e quello della sua destinazione, il cammino tenuto, il vento col quale ha navigato, le diverse manovre eseguite, la fortuna o sinistro di mare o la forza maggiore sofferta, il danno da essa cagionato al corpo del bastimento o agli attrezzi.

Art. 14. L'autorità di marina che sarà intervenuta alla compilazione dichiarerà in iscritto il suo sentimento circa la sussistenza o insussistenza delle cagioni di avaria, di fortuna o sinistro di mare o di forza maggiore.

Art. 15. Allorchè nel luogo dell'arrivo del legno non vi fosse autorità di marina, gl'impiegati de' dazi indiretti si dirigeranno al sindaco, affinchè faccia formare l'anzidetta dichiarazione dai marinari più esperti del luogo, alla quale aggiungerà egli il suo parere.

Art. 16. Dove dal processo verbale e dalla dichiarazione enunciata negli articoli precedenti non risulti contravvenzione, vale a dire, se si tratti di conosciuta fortuna o sinistro di mare o forza maggiore ec., non saranno tali carte inviate al magistrato, bastando i verbali così formati per intendersi liberati i capitani dal pagamento delle multe, e quindi non si metterà per parte della dogana alcun ostacolo alla partenza del legno.

Art. 17. In ogni altro caso in seguito del processo verbale, e della dichiarazione enunciata di sopra, gl'impiegati de' dazii indiretti domanderanno al capitano per mezzo degli agenti sanitari, le carti di bordo, cioè la copia della patente di sanità, gli originali contratti di noleggio, i ruoli di equipaggio, del pari che le originali polizze di carico, e le spedizioni doganali tanto del luogo di partenza, quanto di quelli che il legno avesse toccati durante il viaggio. Delle carte che il capitano esibisce, e della di lui risposta sarà fatta menzione nel processo verbale, a cui dovranno unirsi le copie di tutte quelle carte che saranno state esibite.

Art. 18. Ove il capitano si ricusasse di esibire le carte di bordo incorrerà nella multa di duc. 100, indipendentemente della multa di duc. 150, alla quale potrebbe essere soggetta ai termini dell'art. 11 facendosi di tutto menzione nel verbale anzidetto.

Il processo verbale e le copie unite al medesimo verrano firmate dal capitano, e nel caso che costui non sappia scrivere, o che si neghi di firmarle, o finalmente che gli impiegati sanitari vi si oppongono per motivi della provvenienza del legno, ne sarà fatta menzione nello stesso verbale, ed in tali casi come in qualunque altro, verrà questo sottoscritto da tutte le autorità intervenute, e dagl' impiegati de' dazi indiretti del doppio servizio (a).

Art. 19. Adempiute le formalità prescritte negli articoli precedenti, il processo verbale con le carte che vi sono unite, sarà inviato dal ricevitore della dogana al magistrato fra il termine preciso di 24 ore sotto la sua più stretta risponsabilità.

Art. 20. Il magistrato esaminerà il processo verbale e le carte presentate; egli dovrà profferire la sua decisione fra i due giorni susseguenti dichiarando se vi sia luogo alle ammende prescritte negli art. 18 e 19, o ad una di tali ammende, ovvero se debba il capitano esserne esente, perchè giustificata la causa d'avaria, di forza maggiore, di fortuna o di altro sinistro di mare.

Art. 21. Se il capitano del legno approdato per una delle cause anzidette vorrà, prima di terminarsi il giudizio, proseguire il suo viaggio per l'estero o per una dogana del regno, ove è permesso di approdare, si farà partire in seguito di un obbligo solidale con persona nota per solvibilità al ricevitore per pagare l'ammenda e quant'altro verrà determinato nel giudizio medesimo.

Art. 22. Se un bastimento approdato per

(a) Ved. il tit. 13, art. 478.

(a) Ved. gli art. 38 e 39.

una delle stesse cause non fosse in istato di proseguire il suo viaggio, gl' impiegati dei dazii indiretti permetteranno lo sbarco delle merci, e dopo di averle verificate all' ingrosso, le faranno depositare in magazzini a tre chiavi, delle quali una sarà conservata dal capitano, l'altra dal sindaco o da chi ne fa le veci, e la terza dal capo della dogana.

Art. 23. Appena verrà riconosciuta la impossibilità in cui si trova il legno di proseguire il suo cammino, il capo della dogana ne darà parte al direttore o al controloro del circondario, in cui si troverà la dogana d'importazione più vicina, il quale ordinerà subito agl' impiegati della detta dogana di importazione, che crederà sufficienti al bisogno di recarsi sopra luogo per procedere all' apertura delle balle, alla visita, alla liquidazione ed alla riscossione de' dazii.

Qualora il capitano non avesse fondi per pagare tali dazii gl' impiegati terranno in deposito una parte delle mercanzie proporzionata all'ammontare de' medesimi.

Gl' impiegati che si saranno conferiti da un luogo ad un altro avran dritto alle indennità di cui si parlerà in appresso.

Art. 24. Gli agenti de' dazii indiretti non metteranno alcun ostacolo alla partenza dei legni approdati per qualsivoglia causa, provvenienti da luoghi che gl' impiegati sanitari annunzieranno loro per rifiutati. Essi si limiteranno a formare un processo verbale sul motivo del rifiuto del legno, e questo verbale sarà formato da ambedue le autorità.

In questo caso la dogana per mezzo dei legni doganali potrà far osservare fino ad una certa distanza il corso della navigazione del legno rifiutato.

Ove poi il legno non sia rifiutato, ma si mandi a purgare la contumacia in luogo ove trovasi stabilito il lazzaretto, in questo caso la dogana col consenso della salute potrà far montare a bordo delle guardie, che resteranno in osservazione durante il periodo contumaciale.

TITOLO II.

Stradale per le mercanzie che s' introducono nel regno per la via di terra.

Questo titolo si tralascia come inutile pel commercio marittimo.

TITOLO III.

Riscossione dei dritti.

Art. 31. Niun dritto potrà esser riscosso ne' nostri dominii al di quà, e al di là del Faro, se non in virtù di una legge, o di un decreto da Noi sanzionato, e legalmente pubblicato.

Art. 32 La riscossione de' dritti verrà fatta a norma delle tariffe che saranno in vigore nel giorno del manifesto, ossia della dichiarazione all' ingrosso.

Art. 33. Tutti coloro che si permetteranno di fare una riscossione di dritti in contravvenzione a' due articoli precedenti saranno puniti come concussionari (a).

TITOLO IV.

Importazione (b).

Art. 34. I capitani de' bastimenti che approdano ne' porti de' nostri dominii di quà e di là del Faro, saranno tenuti di dare agli impiegati de' dazii indiretti il manifesto in iscritto del loro carico fra le ore 24 dall'arrivo senza eccezione di giorno festivo.

Se il bastimento fusse voto, i capitani saranno egualmente tenuti di dare nelle medesime 24 ore il manifesto di non avere a bordo nessuna mercanzia.

Il periodo delle 24 ore comincerà a correre dal momento dell'approdo, ad eccezione soltanto, che arrivando il legno nel corso della notte, le ore 24 dovranno in questo caso incominciarsi a contare dal prossimo spuntare del sole.

(a) Ved. art. 196 e seguenti leg. pen.
(b) Ved. art. 9 a 28.

Osservazioni.

Per la intelligenza di questo articolo sono osservabili i seguenti decreti.

I. Quello del 12 ottobre 1827.

Art. 1. I capitani de' legni mercantili provvenienti da luoghi, o da viaggi soggetti a contumacia, secondo i regolamenti sanitarii debbono fare il rapporto prescritto dall'art. 239 delle leggi di com. innanzi al deputato di servizio, ed al cancelliere della deputazione di salute, fra le 24 ore del loro arrivo.

2. L' estratto di tal rapporto s' invia dal deputato al direttore de' dazi indiretti, ed un altro alla cancelleria del tribunale di commercio; e nei luoghi ove non risieda il tribunale, al giudice circondariale.

3. I capitani dei legni fra le 24 ore dacchè sono stati ammessi a prattica, debbono rattificare il primo rapporto nella cancelleria del tribunale di commercio, o del giudicato Regio.

4. I giudici circondariali nel ricevere il rapporto e la ratifica debbono farne sollecitamente l' invio al presidente del tribunale di commercio della provincia o valle.

II. Decreto del 1° settembre 1828.

Art. 1. Pei bastimenti carichi di carboni o di legna da fuoco provvenienti dall'estero, le persone chiamate dalla legge debbono presentare alla dogana il termine di 24 ore dall'arrivo senza eccezione di giorno festivo, tanto il manifesto, che la dichiarazione in dettaglio, la quale deve essere data insieme col manifesto, non solo per le legna, e carboni, ma benanche per tutti gli altri generi del carico.

2. Qualora fra le 24 ore non sia data la dichiarazione in dettaglio, s' incorrerà nella multa prescritta dall' art. 61, della legge del 18 giugno 1826.

III. Decreto del 19 ottobre 1829.

Art. 1. A contare dal 1° decembre 1829, rimane definitivamente vietato ai capitani delle barche che immettono carboni, o legna dall'estero, il caricare altra qualunque mercanzia, allorchè portano legna o carboni dall'estero.

2. I capitani che contravvengono al divieto contenuto nel numero precedente vanno soggetti alla multa non minore di duc. 50, e non maggiore di duc. 150, da pronunziarsi dal magistrato secondo la gravezza delle circostanze che accompagnano la contravvenzione. Il Ministro delle Reali Finanze ha la facoltà, nelle leggieri contravvenzioni, di assolvere il capitano del pagamento di tutta o di una parte della multa, e di far sospendere il giudizio. In tutt' i casi però i generi vietati sono sempre soggetti alla confisca, ancorchè sieno stati dichiarati all'ingrosso, ed in dettaglio.

IV. Decreto del 29 agosto 1830.

Art. 1. I capitani dei bastimenti che approdano nei porti dei nostri domini al di quà e al di là del Faro saranno nell' obbligo di manifestare se portano libri sì legati che, sciolti, tanto se essi sieno destinati pel luogo dell'arrivo, che per altri. Al momento che, prendono pratica saranno nell'obbligo di fare immediatamente disbarcare in dogana tutt'i libri non esclusi quelli dichiarati per transito.

2. Qualora dopo la pratica, e dopo essersi disbarcati i libri se ne trovassero altri a bordo; questi saranno sottoposti alla confisca, ed il capitano assoggettato ad una multa non minore di duc. 20, nè maggiore di duc. 100.

Art. 35. L'obbligo imposto ai capitani nell' articolo precedente è generale, in modo che il manifesto dovrà esser presentato in qualunque porto o spiaggia, e per qualsivoglia causa i capitani vi approdino, anche se vi rimanessero meno di 24 ore.

Osservazioni.

I capitani dei bastimenti che vi approdano vôti da un punto all'altro del regno non possono essere obbligati a dare il manifesto. Min. del 31 marzo 1832.

Art. 36. Il manfesto esprimerà il luogo della provvenienza, la natura del carico, ossia la indicazione *in blocco* di ciascuna specie di mercanzia e derrata di cui è composto il carico medesimo, il numero per esteso dei colli, i loro marchi e le loro cifre numeriche anche per esteso e non in abbachi.

Per collo s'intenderà qualunque balla, cassa, botte, mezzabotte, barile, od ogni altro involto o recipiente, che contenga mercanzie, o generi tanto solidi, che liquidi.

Art. 37. I legni che approdano nei nostri porti essendo o ammessi immediatamente a libera pratica, o sottoposti ad una contumacia determinata, o ricevuti in seguito di decisione del magistrato di salute, le misure da prendersi saranno le seguenti.

Art. 38. Nel primo caso i capitani saranno tenuti di presentare tra il termine enunciato negli art. 34 e 35, agli agenti dei dazi indiretti il manifesto sottoscritto da essi capitani.

Se i capitani non sappiano scrivere, il manifesto verrà croceseguato in presenza di due testimoni che vi apporranno le loro firme, ovvero verrà crocesegnato dal capitano, e sottoscritto dallo scrivano di bordo.

Art. 39. Nel secondo caso i capitani nel termine medesimo esibiranno agli agenti dei dazi indiretti per mezzo di quelli della salute il manifesto da loro sottoscritto.

Qualora non sappiano scrivere il manifesto verrà dai medesimi crocesegnati e quindi sottoscritto dagli agenti delle due amministrazioni.

Art. 40. Nel terzo caso i capitani daranno a voce agli impiegati dei dazi indiretti, uniti a quelli della salute, e fra il termine prescritto negli articoli precedenti il manifesto il quale sarà compilato a forma di processo verbale, e verrà sottoscritto dagli agenti di entrambe le amministrazioni (1).

Art. 41. Se il capitano secondo i diversi casi previsti negli articoli precedenti, non presenti, o non dia a voce il manifesto tra il termine di 24 ore, sarà punito con un'ammenda eguale al 10 per 100, sulla somma del dazio d'importazione dovuto sopra la totalità dei generi che compongono il carico.

La non esibizione del manifesto per i legni voti sarà punito con l'ammenda di ducati 10 (2).

Art. 42. Trovandosi delle varietà tra il manifesto e la verifica del medesimo esse saranno punite con le seguenti ammende.

1. Se il numero dei colli si trovasse maggiore di quello manifestato, sarà riscosso oltre del dazio la multa del 30 per 100, su l'ammontare del dazio medesimo dovuto su le mercanzie contenute nei colli eccedenti. Se i colli eccedenti portassero le stesse marche e le stesse cifre numeriche dei colli manifestati, si avranno per colli eccedenti quelli le cui mercanzie danno un dazio maggiore.

2. Se il numero dei colli fosse minore di quello manifestato, per ogni collo mancante sarà riscossa la multa eguale al dazio che corrisponde al collo di maggior valore che si contiene nel carico.

Sarà riscossa la multa di duc. 100, sopra ogni genere di mercanzie così dette sfuse, che manifestato dal capitano, non si ritrovasse: se un genere si rinvenisse senza essere stato manifestato, su di esso sarà riscosso oltre il dazio un altro mezzo dazio a titolo di multa.

3. Se nel manifesto non si esprima la natura del carico, o non si trovasse nella verifica uniforme al manifesto, in tal caso il capitano sarà punito col pagare il 30 per 100, su l'ammontare del dazio dovuto su la merce, della quale non è stata indicata la natura, o è stata malamente indicata. La varietà poichè si verificasse nelle marche e cifre numeriche sarà punita per ogni collo con la multa di duc. 10.

Art. 43. Qualora non si dasse luogo allo sbarco delle mercanzie per causa, dalle leggi permesse, in questi casi non potendosi liquidare le multe su la ragione dei dazi, si osserverà quanto siegue.

Nel caso contemplato nell'art. 41 la multa, invece del 10 per 100 su la somma dei dazi, sarà di duc. 100.

(1) Ved. l'art. 18.

(2) Vedi le osservazioni dell'art. 35.

Nel caso poi preveduto nel § 1 dell' articolo precedente per ogni collo eccedente sarà riscosso la multa di duc. 30.

Le multe stabilite col presente articolo, e con i precedenti 41 e 42 saranno inflitte ai capitani, e quindi i soli bastimenti ed effetti dei capitani medesimi saranno ritenuti per la sicurezza dei bastimenti.

Art. 44. I capitani dei bastimenti provenienti dall'estero in un luogo di dogana di prima classe, e che per tutto, o per parte del carico saranno destinati per altri porti, dovranno uniformarsi alle disposizioni del titolo X della presente legge sul trai e trabalzi, salvo ciò che sarà detto nel titolo portofranco.

Art. 45. I proprietari, i raccomandatari, e consegnatari dei carichi, che verranno immessi per mare dall'estero, ovvero i capitani allorchè saranno rivestiti delle dette qualità, dovranno in tutt' i casi presentare agli agenti de'dazi indiretti la dichiarazione in dettaglio fra le 48 ore consecutive al termine di 24 ore stabilite per l' esibizione del manifesto.

Ove il termine di 48 ore per la dichiarazione in dettaglio, venisse a scadere in giorno festivo di doppio precetto, la dichiarazione verrà data nel primo giorno di lavoro, che succede a quello festivo.

In qualunque altro caso non verrà accordata proroga veruna al prescritto termine di 48 ore, nè sarà ammessa scusa o eccezione per mancanza di fatture, cagionata da ritardo di posta, o altra circostanza somigliante, potendo i capitani dei legni portare essi stessi le fatture.

Art. 46. La dichiarazione in dettaglio sarà egualmente presentata in tutt'i casi dai conduttori e vetturali, o proprietari che introdurranno merci per terra, immediatamente dopo il loro arrivo alla prima dogana della frontiera.

Art. 47. La dichiarazione in dettaglio verrà sottoscritta dai proprietari, raccomandatari, o vetturali, ec., che l' avranno presentate, e qualora non sappiano scrivere, sarà da loro crocesegnata in presenza di due testimoni i quali vi apporranno le loro firme.

Art. 48. La dichiarazione in dettaglio non potrà esser corretta che nel corso delle 48 ore, termine assegnato per darsi corso alla detta dichiarazione.

Osservazioni.

La dichiarazione in dettaglio non può esser corretta quando è incominciata la visita e la verifica delle mercanzie, ancorchè non fossero ancora scorse le 48 ore—Dec. del 27 ottobre 1831.

Art. 49. Nelle dichiarazioni in dettaglio saranno descritti: 1. I nomi dei capitani conduttori, ec. 2. Quelli dei bastimenti, se si tratta d'importazione per mare: 3. Il numero per esteso dei colli, delle casse, delle botti, ec., e di loro marchi, le di loro cifre numeriche anche per esteso, e non in abbachi: 4. il peso, la qualità, la misura ed il numero delle mercanzie che dovranno i dritti a peso, a misura o a numero: 5. Finalmente se si tratta di mercanzie soggette a dazio secondo il valore, saranno esse dichiarate in dettaglio, collo per collo, balla per balla, recipiente per recipiente, in guisa tale però che nella stessa dichiarazione in dettaglio debba essere espresso il valore di ciascuna balla, collo, o recipiente.

Art. 50. Nelle dichiarazioni in dettaglio per i liquidi non sarà richiesta la descrizione del peso, qualora fossero in botti, mezze botti, o barili, ma bensì il numero di tali recipienti.

Art. 51. I capitani, proprietari, raccomandatari conduttori, e vetturali che non presenteranno le dichiarazioni in dettaglio nel termine prescritto negli art. 45 e 46 saranno sottoposti ad una multa uguale al 30 per 100 su la somma dei dritti dovuti sopra la totalità dei generi non dichiarati.

Potranno essere i generi ritenuti per sicurezza di questa multa.

Art. 52. Se le mercanzie fossero dirette a persone notoriamente assenti, o si trattasse di colli manifestati *all'ordine*, e non si esibisse perciò nel termine prescritto la dichiarazione in dettaglio tali colli e mercanzie saranno sbarcate al più presto, e se sia possibile nel medesimo giorno in cui il basti-

mento sarà messo in pratica; e saran riposti in magazzino chiuso a tre chiavi.

Gl' impiegati dei dazi indiretti chiederanno al giudice di circondario di assistere allo sballamento, il quale avrà del pari luogo al più presto, e se è possibile nel giorno appresso allo sbarco.

Art. 53. Gl'impiegati e il giudice di circondario (il quale non potrà negarsi alla loro domanda) procederanno alla visita delle mercanzie, il risultamento della quale sarà registrato sul libro delle dichiarazioni in dettaglio.

Art. 54. Il libro delle dichiarazioni in dettaglio sarà firmato tanto dal giudice di circondario quanto dagl' impiegati del doppio servizio; e le mercanzie verran custodite a spese del proprietario per un anno nel magazzino chiuso a tre chiavi, delle quali una rimarrà presso il giudice medesimo, o presso della persona che verrà da lui destinata, l'altra presso del ricevitore, e la terza in potere del capo del servizio attivo.

Gl' impiegati avran cura sotto la loro responsabilità, che i generi sieno ben conservati.

Art. 55. Si farà a meno del giudice qualora il proprietario, raccomandatario ec. venisse a presentarsi prima dello sballamento. In tal caso quest'ultimo firmerà il libro delle dichiarazioni in dettaglio, e le mercanzie saranno sottoposte al pagamento dei dazi, delle spese, e delle multe secondo i casi preveduti negli articoli seguenti.

Art. 56. Se il proprietario si presentasse nel termine di 30 giorni dal dì dell'arrivo delle mercanzie, saranno al medesimo consegnate, previa la soddisfazione dei dazi, del magazzinaggio, e di tutte le altre opere occorse, ed inoltre del 30 per 100, su la somma degli stessi dazi.

Se il proprietario si presentasse dopo i suddetti 30 giorni e fra i quattro mesi dal dì dell'arrivo delle mercanzie, gli saranno queste rilasciate dopo sborsati i dazi, e spese, ed il 20 per 100 per la totalità dei dritti stessi.

Presentandosi il proprietario dopo i quattro mesi, e prima di eseguirsi la vendita di cui si parlerà nell'articolo seguente, gli saranno le mercanzie consegnate, mediante il pagamento dei dazi, delle spese, e del 5 per 100, su la totalità dei dazi.

Art. 57. Allorchè il proprietario si presentasse al termine dell' anno, le mercanzie con l'intervento del giudice di circondario, saranno vendute all'incanto, e il prezzo della vendita, detrattane il prezzo dei dazi dovuti e di tutte le spese occorse, sarà nei domini al di quà del Faro, depositato nella Cassa di Ammortizzazione, la quale ne diverrà proprietario dopo 10 anni, ed un giorno a cominciare da quella del versamento, qualora però prima di tale intervallo di tempo non si presentasse il proprietario, nel qual caso gliene sarà fatta restituzione senza alcun pagamento d'interesse.

Nei domini al di là del Faro per lo stesso oggetto sarà depositato nella Real Tesoreria di Palermo per conto del fondo di ammortizzazione del debito dello stato istituito col Real decreto del 21 gennaio 1817.

Art. 58. Se i generi enunciati nell'art. 52 fossero a giudizio degl' impiegati doganali, soggetti a marcimento o deteriorazione sensibile col conservarsi per 30 giorni, o per 4 mesi, o per un anno, essi verran subito venduti all'incanto, e ne sarà versato il prodotto, netto di dazio e di spese, alla Cassa di Ammortizzazione in Napoli, o a quella Real Tesoreria in Palermo. In questo caso però non sarà restituito al proprietario, che si presentasse fra i 30 giorni, fra i 4 mesi, o nel corso dell'anno, se non dopo prelevate le multe, e le spese prescritte nell'art. 56.

Art. 59. In tutti i casi nei quali giusta gli articoli precedenti avrà luogo la restituzione dovrà precedere l' autorizzazione del Ministro Segretario di Stato delle Finanze pei domini al di quà del Faro, e del Luogotenente Generale in Sicilia per i domini oltre il Faro.

Art. 60. La visita e la verifica delle mercanzie che saranno immesse per terra verrà eseguita immediatamente dopo la dichiarazione in dettaglio; e per le mercanzie che saranno immesse per mare verrà eseguita secondo che se ne effettuirà lo sbarco.

Art. 61. Eccetto i casi di urgente necessità i legni saranno scaricati per ordine secon-

do la data delle dichiarazioni in dettaglio, ed in quella quantità che il locale ed il numero delle guardie, ed impiegati della dogana potranno permetterlo.

Elassi tutt'i periodi contumaciali, ed ammesso il legno a libera pratica, ove il capitano, o gl' interessati non vogliono disbarcare le mercanzie, e si sospettasse nel ritardo qualche idea di frode, in questo caso la dogana oltre la precauzione delle guardie a bordo, potrà benanche forzare la discarica delle mercanzie.

Art. 62. Allorchè nella verifica la qualità o la specie delle mercanzie o derrate sarà rinvenuta diversa da quella dichiarata, ed i proprietari, raccomandatari, o conduttori non avran documento per mezzo della Camera di Commercio dei rispettivi dominî, che la denominazione da loro data alle medesime sia quella riconosciuta generalmente nel commercio stesso, saranno prese le seguenti misure.

Art. 63. Se la qualità, specie, o misura di larghezza di una merce dichiarata sarà differente da quella ritrovata nella verifica, in modo che risulta una diversità di dazio in danno dell'erario, sarà riscosso, oltre al dazio dovuto su la merce verificata a norma della tariffa in vigore al 30 per 100, su l'ammontare della differenza del dazio secondo la dichiarazione, e quello risultante dalla verifica.

Art. 64. L'eccesso in quanto al numero, al peso, o alla misura di lunghezza trovato nella verifica su la quantità dichiarata, darà luogo alla riscossione del dazio dovuto a norma della verifica, giusta le tariffe in vigore, e del 30 per 100, su l'ammontare della differenza del dazio secondo la dichiarazione, e quello risultante dalla verifica.

Osservazioni.

L'ammenda comminata con questo articolo ha luogo quando l'eccesso intorno al numero, al peso, o alla misura oltrepassi il 3 per 100.

Quando sia minore si riscuote il semplice dazio—Dec. 12 febbraio 1827.

Art. 65. Se nella verifica si troverà una differenza in meno della quantità, o qualità dichiarata, il dritto sarà riscosso secondo la dichiarazione.

Art. 66. Finalmente se dopo lo sbarco e la verifica non si ritrovasse una mercanzia dichiarata in dettaglio, sarà riscosso il dazio su la mercanzia non presentata, da liquidarsi ai termini della dichiarazione.

Art. 67. Se nell'atto della verifica gli agenti dei dazi indiretti si accorgessero che il valore dato dai dichiaranti ad uno o più colli, balle, o recipienti di mercanzie, i di cui dritti son dovuti sul valore, fosse al di sotto del vero, potranno ritenere per proprio conto quella o quelle fra le balle, colli o recipienti che giudicheranno mal valutate, pagandone fra 48 ore, a contare da quella della visita, il prezzo dichiarato ed il 10 per 100, di più.

Art. 68. Nel caso preveduto nel precedente articolo, i dazi che gl' impiegati, dovranno pagare, saran calcolati col valore descritto nella dichiarazione, ammontato del 10 per 100.

Art. 69. La facoltà di ritenersi le mercanzie non sarà accompagnata da verun' altra forma, eccetto quella della offerta sottoscritta dal ricevitore della dogana, vistata dal giudice del circondario, notificata al proprietario delle mercanzie stesse, o al di lui incaricato.

Art. 70. Immediatamente dopo la verifica si procederà alla liquidazione dei dazi in conformità della tariffa, ed alla riscossione dei medesimi.

Osservazioni.

Il dazio doganale ha una preferenza sul credito del nolo—Dec. del 10 giugno 1828— Le spese sanitarie sopra i generi doganali in contrabbando dovranno essere soddisfatte in preferenza del dazio — Rescr. del 5 giugno 1828.

Art. 71. Gl' impiegati non avranno più la facoltà di ritenere per loro conto le mercanzie appena che si è trascritta su la bolletta la liquidazione dei dazi potendo sperimentare questa facoltà fino all' atto della liquidazione.

Art.72. Se dopo essersi dato dal capitano il manifesto, e dopo essere scorsi i termini delle dichiarazioni in dettaglio, si trovi a bordo del legno, o nella barca, o nel tempo della visita, e della verifica un genere, o un collo, che non sia stato manifestato dal capitano, e nè dichiarato in dettaglio verrà sottoposto alla confisca.

La confisca sarà pronunziata quando anche si assumesse di appartenere la mercanzia a persona assente, salvo a chi di dritto le ragioni contro del capitano per non averla manifestata.

Il caso della confisca preveduto col presente articolo avrà luogo soltanto, quando vi concorrono le due mancanze del manifesto, e della dichiarazione in dettaglio.

Quando poi le mancanze si verificano o nel solo manifesto, o nella sola dichiarazione in dettaglio saranno applicate le multe come sopra rispettivamente prescritte.

Art. 73. I generi stivati nei controfoderi e nei nascondigli delle casse, armadi o altri mobili, ed i generi che si ritrovano situati in mezzo ad altri generi appostatamente, e col manifesto proposito di occultarli, e farli sfuggire dalle solite verifiche, e diligenze degl' impiegati, saranno confiscati insieme agli oggetti nei quali si trovano nascosti, e con i quali si trovano riuniti, malgrado che questi ultimi fossero stati dettagliatamente dichiarati.

In conseguenza, nel caso che dopo di esser scorso il termine delle deliberazioni in dettaglio, nei controfoderi, e nei nascondigli delle casse, baulli, armadi, o uniti ad altri oggetti si trovassero occultate delle mercanzie, saranno confiscati non solo i generi nascosti, ma benanche l' intero mobile ove essi erano racchiusi, e tutti gli altri generi compresi nello stesso mobile, ancorchè tanto il mobile, che gli altri generi, in esso contenuti, o che si trovano uniti nei generi occultati, fossero stati dichiarati in dettaglio.

Art. 74. Se poi le mercanzie, anche dopo di essere scorso il termine delle dichiarazioni in dettaglio si trovassero occultate nelle pareti, o in altri nascondigli del bastimento senza di essere state dichiarate in dettaglio, in questo caso le mercanzie saranno confiscate, ed il capitano del bastimento sarà sottoposto ad una multa del quintuplo dei dazi cui saranno soggetti i generi occultati.

Il bastimento si terrà sotto sequestro, finchè il capitano non paghi l' anzidetta multa.

Titolo V.

Esportazione.

Capitolo I.

Generi indigeni soggetti a dazio.

Art. 75. Coloro che vorranno esportare per terra generi soggetti a dazio, saran tenuti di farne la dichiarazione in dettaglio nell'ultima dogana della frontiera; volendoli esportare per mare, la dichiarazione in dettaglio verrà presentata nella dogana, della quale la esportazione è permessa giusta la classificazione delle dogane marittime stabilite nel titolo primo.

I dazi saranno liquidati su la dichiarazione, e saranno riscossi pria che si faccia la trascrizione della medesima sul corrispondente registro.

Art. 76. L' esportazione tanto per la via di terra, che per la via di mare non sarà permessa senza la dichiarazione in dettaglio, fatta prima della verifica sotto pena del doppio dazio, e della destituzione degli impiegati.

In conseguenza nel caso che gl' impiegati facciano imbarcare il genere, o rilascino il permesso d'imbarco, o anche procedono alla verifica delle mercanzie pria che la dichiarazione non sia stata data, e trascritta sul corrispondente registro, e pria che non sieno stati i dazi incassati, le mercanzie saranno soggette al pagamento del doppio dazio di estrazione, e gl' impiegati che avranno permesse o praticate tali operazioni saranno destituiti.

Art. 77. La forma delle dichiarazioni in dettaglio sarà simile a quella prescritta nell'art. 49 per l'importazione. Essa verrà del pari sottoscritta dall'estraente, e qualora non sappia scrivere, sarà da lui crocesegnata in

presenza di due testimoni che vi apporranno le loro firme.

Art. 78. La disposizione contenuta nell'art. 50, non sarà applicabile ai casi di esportazione, nei quali sarà inibita la dichiarazione in dettaglio anche per i liquidi.

Art. 79. La facoltà accordata con l'art.48, di correggersi da' proprietari o consegnatari delle merci le dichiarazioni in dettaglio, non sarà applicabile a quelle che verranno esibite per le mercanzie da esportarsi.

Quindi presentate le dichiarazioni, e queste trascritte sul registro non sarà più permesso di correggersi, ed ove si verificasse una correzione portata su la dichiarazione originale, o sul registro, in questo caso l'impiegato, che porta un tal registro sarà destituito, ed i generi su i quali è caduta la correzione, essendo tuttavia a bordo, o in dogana, saran soggetti al doppio dazio di estrazione. Ma qualora i proprietari, o consegnatari vorranno esportare altra quantità di generi oltre a quella dichiarata, saranno tenuti di farne una nuova dichiarazione, e gl' impiegati dovranno rilasciare una nuova bolletta.

Art. 80. Se i proprietari, o consegnatari, vorranno esportare una quantità di generi minore di quella dichiarata, o se dopo la dichiarazione non vorranno esportare alcuna quantità, la bolletta dovrà farsi in conformità della dichiarazione, e de' dazi già pagati, giusta l'art. 73, salvo all'estraente il reclamo per la bonifica sopra altro caricamento, in seguito di autorizzazione superiore.

La bonifica sarà conceduta se le circostanze, per le quali si esporta una quantità minore della dichiarazione, ovvero non segue affatto la esportazione, sieno attestate da un processo verbale compilato nell'atto della esportazione degli agenti del servizio sedentario ed attivo doganali, e munito dal visto degl' impiegati superiori de' dazi indiretti, residenti nel luogo del caricamento; vale a dire l'ispettore, il controloro o il tenente.

Osservazioni.

La bonifica di cui parla quest'articolo si accorda fra tre mesi dalla data del primo processo verbale. Scorso questo termine non si ha più dritto a reclamarla. — Dec. del 16 settembre 1831, e 26 marzo 1832.

Art. 81. Nel caso preveduto nell'articolo precedente sarà fatta dagl' impiegati sul registro, e su la bolletta l'osservazione corrispondente.

Art. 82. In conseguenza degli articoli precedenti la liquidazione e riscossione dei dazi sarà fatta su la dichiarazione. La verifica delle merci sarà eseguita immediatamente appresso, e secondochè verranno imbarcate; non dovendosi dagl' impiegati consegnar la bolletta al conduttore, che dopo terminate tutte le operazioni.

Art. 83. Qualunque negoziante che per motivi ragionevoli, non potrà eseguire una esportazione per mare di generi per lo straniero, dalla dogana più vicina classificata per tali operazioni, dovrà chiedere per iscritto al ricevitore di quella, il permesso di poterla effettuare nel luogo che dovrà indicare, dichiarando la quantità, e qualità del genere che intende esportare, il bastimento, la sua portata, la sua bandiera, ed il luogo di destinazione.

Art. 84. Il ricevitore vista la ragionevolezza della dimanda, farà eseguire su la dichiarazione presentata dall'estraente, la liquidazione de' dritti, e ne farà la riscossione. Quindi staccata la bolletta corrispondente del registro a matrice, la consegnerà ad uno o due impiegati del servizio sedentario, secondo la diversa importanza dell'esportazione.

Gl'impiegati in unione di uno, o due individui del servizio attivo o misto, si recheranno sopra luogo con la bolletta, e col permesso d'imbarco de' generi, rilasciati dal ricevitore per eseguirne la verifica ed il caricamento; dopo di che apporranno alla stessa bolletta il visto d' imbarcare.

Nelle dogane de' capoluoghi di provincia o valle, tali permessi saranno accordati dal direttore e non dal ricevitore.

Art. 85 Il ricevitore, accordato che avrà uno di tali permessi, dovrà farne distinto rapporto al direttore della provincia o valle da cui dipende, esprimendo i motivi che lo hanno indotto ad accordarlo.

Art. 86. Qualora nel luogo in cui dovrà effettuarsi l'imbarco siavi una dogana (sebbene non autorizzata all'esportazione) gl'impiegati di tale dogana dovranno intervenire alle operazioni insieme con quelli spediti dal direttore, o ricevitore suddetto.

Art. 87. Nel solo caso che il luogo stabilito pel caricamento sarà situato al di là di un miglio dalla dogana, da cui l'esportazione dovrà eseguirsi, gl'impiegati, che giusta gli articoli precedenti che vi si saranno recati, avranno dritto all' indennizzazione di cui si parlerà in appresso.

Art. 88. In tutt' i casi ne' quali si sarà conceduto il permesso enunciato nell' articolo 83 e seguenti, non potranno recarsi al luogo del caricamento che tre soli impiegati tra sedentari, attivi, e misti, in guisa che l'estraente non sarà tenuto che a pagare tre sole delle indennità che saranno indicate in appresso.

Art. 89. Se si tratti di più carichi che si effettuiscono simultaneamente, e che appartengono allo stesso proprietario, sarà dovuta una sola indennità, e non tante indennità quanti sono i caricamenti.

Art. 90. Gl' impiegati che essendosi portati sopra luogo avranno ottenuta la indennizzazione, saranno tenuti rilasciarne la ricevuta da essi firmata al negoziante, o al suo incaricato che l'avrà soddisfatto.

Art. 91. Gl'impiegati della dogana enunciati nell'art. 88 non avranno dritto ad alcuna indennizzazione, essendo espressamente proibito di riceverne, tutte le volte che dal luogo donde partono gl'impiegati a quello in cui segue l' imbarco non si frapponga per lo meno un miglio di distanza.

Art. 92. Se nell' atto della verifica fatta dopo la dichiarazione, e prima di rilasciarsi dalla dogana la bolletta a pagamento si troverà una merce, o una parte della merce, non dichiarata, sarà riscosso su la medesima il doppio dazio.

Art. 93. Se dopo rilasciata la bolletta a pagamento, ovvero in qualunque altro tempo o luogo, purchè sia ne' nostri domini, e non all'estero, si troverà una merce, o parte di una merce, non descritta nella stessa bolletta, la merce, o la parte della merce non descritta, verrà confiscata.

Art. 94. Se nell' atto della verifica fatta dopo la dichiarazione, e prima di rilasciarsi la bolletta a pagamento, la qualità, o la specie di una mercanzia, o derrata sarà rinvenuta diversa da quella dichiarata in modo che risulti una differenza di dazio in danno dell'erario, sarà riscosso oltre al dazio dovuto a norma della tariffa su la specie verificata, la multa eguale alla differenza tra il dazio fissato nelle tariffe sul genere dichiarato, e quello fissato pel genere verificato, tenendosi conto per la riscossione dell'anzidetto dazio, e multa della somma che si trovasse pagata.

Art. 95. Se nella verifica che potrà farsi dopo rilasciata la bolletta, ed in qualunque altro tempo, o luogo, purchè sia ne' nostri domini, e non all'estero, la qualità, o la specie di una mercanzia sarà rinvenuta diversa da quella descritta nella detta bolletta, e questa diversità sia tale che risulti una differenza di dazio del 5 per 100, inclusive in danno dell'erario, sarà riscosso il doppio dazio su la mercanzia falsamente espressa nella bolletta a pagamento, una cioè a titolo di dazio, e l'altra a titolo di multa. Se la differenza sarà maggiore sino al 15 per 100, inclusive in pregiudizio dell'erario, saranno riscossi due dazi e mezzo, uno cioè a titolo di dazio, ed uno e mezzo a titolo di multa. Tanto in questo caso che nel precedente sarà sempre tenuto conto della somma pagata nella dogana di spedizione, secondo che risulta dalla bolletta a pagamento. Finalmente se la differenza sarà maggiore del 15 per 100, la mercanzia sarà confiscata.

Art. 96. L' eccesso che potrà esser ritrovata dopo rilasciata la bolletta a pagamento in qualunque tempo, o luogo, perchè sia nei nostri domini, se sarà del 10 per 100, inclusive o meno, darà luogo alla riscossione del doppio dazio sul solo eccesso: se sarà maggiore del 10 per 100, verran sottoposte alla confiscazione l' eccesso, ed i mezzi di trasporto.

Art. 97. Le disposizioni degli art. 67 a 71 relative alle mercanzie mal valutate all' im-

portazione sono applicabili a quelle mal valutate all'esportazione.

Capitolo II. (b).

Generi indigeni esenti da dazio alla esportazione.

Art. 98. Pei generi indigeni esenti da dazio alla esportazione dee farsi la dichiarazione della quantità, e specie della merce, che si vorrà esportare.

Art. 99. I generi saranno accompagnati da lasciapassare, indicante la qualità, e la specie dichiarata.

Art. 100. La mancanza delle formalità enunciate nei due articoli precedenti sarà punita con la multa di duc. 25.

Titolo VI.

Cabotaggio.

Capitolo I.

Generi indigeni soggetti a dazio all'esportazione.

Art. 101. Coloro che vorran trasportar per mare da un luogo all'altro dei Reali domini generi, e manifatture indigene soggette ai dazi di esportazione, dovranno, prima della verifica doganale, presentare la dichiarazione in dettaglio di tali generi, ancorchè soggetti a nolo, nella dogana di partenza.

Art. 102. In conseguenza della dichiarazione non sarà permesso l'enunciato trasporto, e si riscuoterà la multa eguale al dazio di esportazione.

Art. 103. Sarà proibito di correggersi le dichiarazioni in dettaglio, sotto pena di pagare l' ammenda eguale al dazio di esportazione su di quelli pei quali si saranno fatte delle correzioni. Volendo imbarcarsi altri generi, oltre i dichiarati, sarà necessaria una nuova dichiarazione, e quindi una nuova bolletta a cautela. Se vorrà imbarcarsi una quantità minore di quella dichiarata, saranno anche necessarie, una nuova dichiarazione, ed una nuova bolletta, annullandosi la prima.

Art. 104. Tutte le dichiarazioni dei generi saranno verificati e spediti con bolletta a cautela; la quale conterrà l'obbligo solidale dell' estraente, e di un fidejussore solvibile di esibire nel termine che verrà fissato secondo la distanza dei luoghi, un certificato dell'arrivo dei generi alla dogana di destinazione, e dello scaricamento ivi seguito, ovvero di pagare il doppio dritto di esportazione su i generi medesimi.

Se le mercanzie sono proibite all'esportazione o il dazio di estrazione è sul valore, l'obbligo solidale sarà preso pel valore, che verrà indicato nella bolletta a cautela. La dichiarazione del valore sarà dato dagli estraenti, ed anche in questo caso gl'impiegati potranno far uso delle facoltà accordate con gli art. 67 e seguenti.

Art. 105. Le disposizioni degli art. 85 e seg. sono applicabili per i generi che si esportano per cabotaggio.

Art. 106. Giunte le mercanzie nella dogana di destinazione, il capitano presenterà fra le 24 ore agl' impiegati la bolletta a cautela che terrà luogo di manifesto, e di dichiarazione in dettaglio. Quindi si procederà allo sbarco, ed alla verifica delle mercanzie, la quale riuscendo conforme la enunciata bolletta, verranno rilasciati i certificati di arrivo e di scaricamento.

Art. 107. Non presentando le bollette a cautela i generi saranno confiscati. Ove si fosse smarrita, si potrà chiedere il duplicato alla dogana di partenza.

Art. 108. Qualora gli enunciati legni prima di giungere al luogo di destinazione ne toccassero qualche altro nel loro viaggio, i capitani saranno tenuti, sotto la medesima pena di esibire agl'impiegati le bollette a cautela, le quali non saranno loro restituite che nell'atto della partenza.

Art. 109. Nel caso in cui nel tempo della visita, e della verifica si troverà un genere non compreso nella bolletta a cautela, sarà sottoposto alla confiscazione.

Art. 110. Se i generi si troveranno diffe-

(b) Per non render molto prolisso il lavoro riporteremo il riassunto degli articoli, e trascriveremo solo per intero quelli che sono più importanti.

renti nella specie da quelli descritti nella bolletta a cautela il bastimento sarà considerato, come provveniente dall'estero e suigeneri di specie differenti sarà riscosso il dazio d'importazione, nè per detti generi sarà rilasciato il certificato di arrivo, e scaricamento (a). Questa riscossione di dazi sarà indipendente dalle pene alle quali saran soggettati nella dogana di partenza l'estraente, ed il suo mallevadore, ivi solidalmente obbligati.

Art. 111. Se nella verifica la quantità dei generi non sarà trovata uniforme a quella enunciata nella bolletta verranno adottate le seguenti disposizioni.

Art. 112. Se la mancanza, o l'eccesso pei generi tariffati a peso sia del 5 per 100, tanto se i generi sieno aridi, quanto se sieno liquidi, e per i generi tariffati a numero il 3 per 100 non se ne terrà alcun conto, e quindi il certificato di arrivo, e scaricamento verrà lasciato per la quantità espressa nella bolletta.

Art. 113. Trattandosi di mancanze, ove questa fosse maggiore del 5 per 100, se i generi sieno a peso, ed ove fossero maggiori del 3 per 100, se a numero, in questi casi la fede d'immissione non sarà rilasciata che per la quantità ritrovata, e quindi nella dogana di partenza si procederà contro l'estraente, e il fidejussore alla riscossione del doppio dritto di esportazione (o alla riscossione del valore, se si tratterà di generi proibiti all'estrazione) sulla quantità mancante, dedotto però sempre il 5, o il 3 per 100, di cui non dovrà mai tenersi conto. Se poi il doppio dritto di estrazione, o il valore vorrà pagarsi nella dogana di destinazione; in questo caso nel certificato si farà parola di questa circostanza per annullarsi l'obbligo dato nella dogana di partenza.

Art. 114. Trattandosi di eccesso, ove questo fosse maggiore del 5 per 100, se i generi sieno a peso, o del 3 per 100, se i generi sieno a numero, il solo eccesso sarà sottoposto al pagamento del doppio dazio di estrazione, dedotto il 5, o il 3 per 100, di cui non dovrà tenersi mai conto.

(a) Ved. le osservazioni all'art. 124.

Art. 115. Se l'eccesso si verificasse in una officina dei dazi di consumo, sopra merci soggette a tali dazi, il doppio dritto da riscuotere sarà quello di consumo, qualora non fosse minore di quello di esportazione.

Art. 116. Gl' impiegati dei dazi indiretti nella dogana di destinazione rilasceranno i certificati di arrivo, e scaricamento per le mercanzie immesse 30 giorni dopo il tempo fissato nella bolletta di cautela, ma dovranno in tal caso riscuotere il dritto più forte di importazione, che sarebbe dovuto sopra un simile genere, se venisse dall' estero. Se il dritto più forte fosse quello di esportazione, o di consumi, qualora si tratti di Napoli, e casali, sarà riscosso quest'ultimo dritto.

Art. 117. I capitani saranno ammessi a giustificare, che il ritardo ulteriore sia derivato da casi fortuiti, presentando i testimoniali, in cui si faccia menzione delle circostanze, e delle cagioni del ritardo, che saranno depositati nella dogana di destinazione nel tempo stesso che vi saranno introdotti le merci, ed in tal caso le bollette di cautela avranno il loro vigore, e saranno dagl'impiegati della detta dogana di destinazione, rilasciati i certificati di arrivo e scaricamento.

Art. 118. Gli estraenti che presenteranno i certificati nel tempo prefisso, attesteranno in dorso dei medesimi l' esibizione fattane. Essi saranno tenuti a dichiarare il nome, la dimora, e la professione di colui che gli avrà loro trasmessi, onde procedersi se sia d'uopo per le falsificazioni, o alterazioni di qualunque specie, sia contro gli estraenti, e loro fidejussori, e contro gli esibitori della bolletta. In questo ultimo caso gli esibitori avranno dritto d' indennizzarsi contro gli estraenti.

Art. 119. Il tempo prefisso per assicurarsi della veracità del certificato di arrivo, e scaricamento, sarà di 3 mesi, i quali cominceranno a decorrere dal giorno in cui sarà presentato la fede d'immissione. Passati questi 3 mesi le dogane perderanno ogni dritto di procedura per tale oggetto.

Art. 120. Durante il termine di 3 mesi l'obbligo degli estraenti non sarà annullato, ma in vista del certificato di arrivo, o scari-

camento, si noterà al margine l' esibizione fattane.

Art. 121. Se i certificati che dovran rilasciarsi dalla dogana di destinazione non saranno esibiti nel termine fissato nelle bollette di cautela, gl' impiegati della dogana di partenza astringeranno gli estraenti ed i loro mallevadori al pagamento del doppio dritto di esportazione. Se poi le mercanzie spedite con bolletta a cautela sieno della classe di quelle proibite all'esportazione, gl'impiegati li astringeranno a pagare il valore delle suddette mercanzie, fissato nell'obbligo.

Art. 122. Nondimeno se gli estraenti esibissero nel termine di tre mesi, dopo il tempo prefisso nelle bollette a cautela, i certificati d' immissione o scaricamento in buona forma, e rilasciati nel termine in esse stabilito, il doppio dritto o il valore dei generi che avranno pagato, sarà loro restituito, meno però la somma delle spese fatte dalla dogana fino al giorno dell' esibizione di tali carte.

Art. 123. Le obbligazioni saranno del pari annullate, e il doppio dritto o il valore dei generi restituiti, allorchè si giustifichi legalmente, dopo il termine prefisso nella bolletta a cautela di essersi perduto il bastimento, o di essere stato predato.

Art. 124. Saranno spediti con semplici lasciapassare i generi indigeni soggetti a dazio, purchè però il dazio di esportazione dovuto collettivamente su di essi non eccedesse la somma di duc. 10. Eccedendo questa somma sarà necessaria la bolletta a cautela, sia che i generi appartengono ad una persona, sia che appartengano a molte, e vengono imbarcati su lo stesso legno.

Osservazioni.

Su i generi che nel cabotaggio si trovano sforniti di lasciapassare si riscuote il dazio, poichè si considerano come provvenienti dall'estero — Min. del 12 giugno 1827 — Se dopo un primo caricamento di generi indigeni non oltrepassando il dazio di duc. 10, se ne faccia un altro nel camino, i capitani debbono provvedersi nella dogana intermedia della bolletta a cautela — Circolare del 1° agosto 1827.

Art. 125. La disposizione dell' articolo precedente non sarà applicabile ai legni i di cui padroni, intraprendendo un viaggio per lo straniero, voglion caricare anche generi per cabotaggio, giacchè in tal caso sarà sempre necessaria la bolletta a cautela, qualunque ne fosse la quantità. I generi di consumo che da Napoli saranno spediti per mare in un altro luogo dei nostri domini verranno anche accompagnati da semplice lascia passare. Allorchè il dritto di esportazione per i generi indigeni fosse maggiore di quello di consumo già pagati in Napoli o nei casali, in questo caso saranno spediti con bolletta a cautela.

Capitolo II.

Cabotaggio dei generi indigeni esenti da dazio all'esportazione.

Art. 126. Nell' estrazione per cabotaggio di generi indigeni esenti da dazio, si dovrà presentare la dichiarazione de la specie, e quantità sotto la pena di duc. 25. I generi saranno accompagnati da semplice lasciapassare in cui sarà indicata la specie, e la quantità o il numero secondo che sarà stato dichiarato dagli estraenti.

Art. 127. Se nella verifica si trovassero dei generi soggetti a dazi di estrazione non dichiarati saranno confiscati.

Art. 128. Nella dogana di sbarco dovrà sempre presentarsi il lasciapassare. Non presentandosi i generi saranno considerati come giunti dall'estero, e quindi verranno sottoposti ai dazi prescritti dalle leggi, e dalle tariffe in vigore. Nel caso che il lascia passare si fosse smarrito, sarà sempre salvo agli interessati il dritto di giustificare per mezzo dei registri e dei certificati della dogana di partenza che il genere era stato colà imbarcato.

Art. 129. Se nella dogana di arrivo il genere sarà verificato di una specie diversa da quella descritta nel lasciapassare, il genere sarà parimente considerato come provveniente dall'estero, e quindi sottoposto ai dazi prescritti dalle leggi, e dalle tariffe in vigore.

Art. 130. Se il genere sarà interamente sbarcato, il lasciapassare resterà presso la dogana di sbarco. Se poi il genere sarà sbarcato in parte si noterà al dorso del lasciapassare la quantità discaricata su la dichiarazione del capitano. Una tal nota sarà firmata dagl' impiegati della dogana, ed il lasciapassare verrà riconsegnato al capitano per esibirsi da costui nell'altra dogana ove vorrà sbarcare il resto del carico.

Art. 131. Per i generi soggetti ai dazi di consumo, si dovrà esibire nella corrispondente officina il lasciapassare, che terrà luogo di manifesto, e di dichiarazione. Ancorchè tali generi si destinavano per un luogo soggetto alla giurisdizione dei dazi di consumo, non potrà mai pretendersi che sieno accompagnati con bolletta a cautela.

Art. 132. Se nella officina dei dazi di consumo il genere sarà verificato in una quantità minore di quella espressa nel lasciapassare, il dazio di consumo sarà riscosso su la intera quantità dichiarata, e descritta nel lasciapassare; salvo ai proprietari il dritto di provare che la mancanza sia stata cagionata da avaria. Se poi la mancanza deriva dall'essere stato il genere sbarcato in qualche altra dogana, una tale circostanza potrà unicamente esser giustificata dallo stesso lasciapassare. Se finalmente si verificasse un aumento di quantità, su l'eccesso sarà riscosso il doppio dazio di consumo, dedotto però sempre il 3 o il 5 per 100, secondo i diversi casi preveduti negli art. 112 e seg.

Capitolo III.

Cabotaggio delle manifatture indigene munite col bollo di fabbrica.

Art. 133. Le manifatture indigene potranno circolare in cabotaggio in ciascuna parte de' nostri domini.

Art. 134. La spedizione in cabotaggio si eseguirà con lasciapassare.

Art. 135. Allorchè trattasi di passaggio da una parte de' Reali domini all'altra, ogni dogana di qualunque classe potrà farne la spedizione con bolletta di lasciapassare, nella quale oltre le sole indicazioni, vi sarà quella della specie e quantità dei generi, ed il numero de' bolli di fabbrica di cui sono muniti. I generi però non potranno immettersi che nelle dogane di 1. classe di quella parte dei nostri domini dove passano.

Art. 136. Saranno assoggettate a dazio, come di provvenienza estera, le mercanzie sfornite di lasciapassare, e che nel passaggio da una parte de' Reali domini all'altra si presentino in dogane che non sono di 1. classe.

Art. 137. Giunte in dogana le mercanzie indicate negli articoli precedenti, gl'impiegati dopo di aver esaminati i generi se corrispondono per ispecie, e quantità a quelli descritti nel lasciapassare, e se abbiano il bollo di fabbrica, aggiungeranno al detto bollo di fabbrica il bollo doganale che si usa per gli stessi generi provvenienti dall'estero. In caso di diversità di quantità o di specie fra la verifica ed il lasciapassare, la sola parte del genere eccedente o diversa nella specie sarà assoggettata al pagamento del dazio, come provveniente dall'estero.

Art. 138 e 139. Bolla che si usa dagl' impiegati.

Art. 140. Le manifatture trovate senza bollo doganale son trattate come estere.

Capitolo IV.

Cabotaggio dei generi esteri.

Art. 141. È vietato in cabotaggio il trasporto dei generi esteri da' domini al di quà del Faro, in quelli al di là, e viceversa, non escluse neppure quelle mercanzie estere, che son munite di bolli doganali.

Art. 142. Il cabotaggio de' generi esteri è autorizzato soltanto da un luogo all'altro dei Reali domini salvo le disposizioni contenute nel titolo XII, al capitolo IV sulla esportazione de' generi esteri dal porto franco per la circolazione e consumo de' nostri Reali domini.

Art. 143. Il cabotaggio delle mercanzie forestiere sarà eseguito con semplici lasciapassare, salvo ciò che sarà detto al porto franco di Messina.

Art. 144. Il lasciapassare sarà necessario

tanto per le mercanzie munite di bollo doganale, che per quelle che ne sieno sfornite.

Art. 145. Il lasciapassare non potrà darsi che dalle sole dogane di 1. classe, vale a dire da quelle dogane autorizzate all'immissione de' generi esteri.

Art. 146 e *147.* Formalità a carico degli impiegati.

Art. 148. Giunto il legno nella dogana di destinazione, il capitano presenterà il lasciapassare che terrà luogo di manifesto e dichiarazione in dettaglio. Non esibendosi, il bastimento sarà trattato come provveniente dall'estero, salvo lo smarrimento del lasciapassare, nel qual caso si osserverà quanto vien provveduto nell'art. 128.

Art. 149. Se nell'atto della visita si troverà un genere, non compreso nel lasciapassare sarà sottoposto alla confisca. Se le mercanzie si trovassero eccedenti, se sieno a peso, e l'eccesso sia del 5 per 100 non se ne terrà conto, ma se l'oltrepassi, l'intiero eccesso sarà assoggettato alla confisca. Se poi sieno a numero ogni eccesso sarà confiscato.

Art. 150. Se poi nella visita i generi si troveranno differenti nella specie da quella descritta nel lasciapassare il bastimento sarà considerato e trattato come provveniente direttamente dall'estero.

Art. 151. Sebbene i generi esteri non possono circolare in cabotaggio da una parte all'altra de' nostri Reali domini, ne sarà permesso il commercio, mediante il pagamento de' dazi doganali, beninteso che i bastimenti portanti generi esteri non potranno approdare che nelle sole dogane autorizzate alla spedizione de' generi esteri.

Art. 152. I generi esteri che da una parte de' Reali domini si destinassero per l'altra, saranno accompagnati da un lasciapassare della dogana di partenza, nel quale all'ingrosso dovranno esprimersi i generi che imbarcherà il capitano, ovvero che trovandosi a bordo li avesse dichiarati per transito.

Art. 153. Qualora su i bastimenti che fanno il commercio di cabotaggio da una parte, e l'altra de' Reali domini, si trovassero nella dogana di arrivo de' generi esteri senza lasciapassare della dogana di partenza, e senzacchè dalle carte di bordo possa il capitano giustificare di averli acquistati all'estero, in questo caso sarà assoggettato all'ammenda di duc. 100: salvo però sempre il caso della perdita del lasciapassare, in cui si osserveranno le regole prescritte nell'art. 128. I generi esteri che si trasporteranno da una parte all'altra de' nostri domini saranno considerati, e trattati come provvenienti direttamente dallo straniero.

TITOLO VII.

Disposizioni comuni alla importazione, esportazione, e cabotaggio.

Art. 154 a *160.* Dovere degl'impiegati.

Art. 161. I viveri, e le provvisioni de' bastimenti provvenienti dall'estero, saranno dichiarati nello spazio di tempo, e nella medesima forma delle mercanzie che compongono il carico. Quelli che i capitani vorranno introdurre nei nostri domini saranno soggetti a' dritti d'importazione.

Art. 162. Per le mense de' naviganti si osserverà quanto trovasi prescritto nell'articolo 4 del decreto su le tariffe doganali del 30 novembre 1824 (a).

Art. 163. Gl'impiegati de' dazi indiretti potranno andare a bordo di ogni bastimento che entra ne' porti, nelle rade ec., o che ne esca, sia prima sia dopo l'esibizione de' manifesti e delle dichiarazioni; e potran destinare, e far dimorare a bordo delle guardie, fino a che i generi non sieno sbarcati: potranno ancora aprire i boccaporti, le camere, gli armadii, le casse, i colli ec.

Art. 164. Ogni mercanzia proibita all'entrata o all'uscita che si tenterà d'importare o di esportare in frode sarà confiscata, ed i capitani saranno personalmente condannati ad un'ammenda di duc. 120.

OSSERVAZIONI.

Meritano qui di essere avvertite le seguenti disposizioni.

(a) Con il detto articolo è abolita la tariffa delle mense. Si riscuote solamente il dazio sull'olio.

Dec. 19 maggio 1811 — Qualunque bastimento che approdasse carico di generi di privativa, senza un precedente permesso, sarà confiscato con la totalità del carico.

Per i legni provvenienti da un porto del mediterraneo si potrà avere a bordo per ciascun marinaio, o passaggiero rotola 6 di sale, e 2 di tabacco: se provvengono da fuori lo stretto di Gibilterra, rotola 10 di sale, e 4 di tabacco.

Un bastimento sorpreso alla distanza di 6 miglia dalle coste del regno con generi di privativa sarà confiscato col suo carico.

Dec. 9 luglio 1816. — I capitani debbono dichiarare al loro approdo la quantità di sale e di tabacco che tengono per loro uso e dell'equipaggio. Questi saranno depositati in dogana per riprenderli alla partenza. Se la quantità fosse maggiore di quella permessa, o se nella visita si trovasse a bordo sale o tabacco, il legno sarà confiscato.

Dec. 5 aprile 1819. — I capitani provvenienti dall'estero non possono avere a bordo una quantità di polvere maggiore di 10 tiri per ciascun'arma da fuoco se provvengono dal mediterraneo, e di 20 se giungono dall'oceano. Si deve fra 24 ore dall'arrivo dichiarare la polvere che si tiene a bordo, e depositarla in magazzino, al che mancando il leano sarà confiscato. La polvere sarà restituita a' capitani al momento della partenza.

Art. 165. Saranno soggette alle stesse pene le mercanzie proibite sorprese a bordo di qualsivoglia bastimento giunto nel regno.

Art. 166. Per sicurezza dell'ammenda gli agenti de' dazi indiretti potranno ritenere i bastimenti, e gli altri mezzi di trasporto.

Art. 167. Le mercanzie proibite all'entrata, o alla sortita, che saranno dichiarate nei termini prescritti della presente legge sotto la loro propria denominazione non verranno sequestrate. Quelle destinate all' importazione saranno inviate allo straniero, e quelle di cui si dimanderà l' esportazione rimarranno nel regno.

Art. 168 e *169.* Indennità agl'impiegati.

TITOLO VIII.

Bollo.

Questo titolo si tralascia come inutile ai capitani.

Art. 185. Se sopra un bastimento si trovino generi sforniti di bollo saran confiscati, e sarà riscosso a titolo di multa una somma eguale al decuplo del dazio su i generi sorpresi e caduti in confisca.

Art. 186 e seg. Disposizione per i negozianti, compratori, venditori a dettaglio ec.

TITOLO IX.

Deposito nella gran dogana di Napoli e nella dogana di Palermo.

Questo titolo si tralascia perchè riguarda i soli negozianti.

TITOLO X.

Trai e trabalzi.

Art. 217. I capitani che approderanno dall'estero tanto nel porto di Napoli, quanto in qualunque altro luogo di dogana d' importazione de' Reali domini, potranno annunziare nel manifesto, se il carico o parte di esso sia destinato per altri luoghi degli stessi dominî o anche esteri.

Art. 218 Il transito dell' intero carico manifestato con la destinazione per l'estero, da esportarsi col medesimo legno sarà permesso in tutte le dogane di 1. classe. Il trabalzo sopra altro legno dell' intero carico manifestato con la destinazione per l' estero sarà vietato.

Art. 219. Se dopo manifestato un carico per l'estero, si volesse cambiare il destino con dichiararsi per l' importazione si permetterà il disbarco col pagamento de' dazi, e delle ammende prescritte per la mancanza della dichiarazione in dettaglio, qualora non si fosse fatta ne'termini della presente legge.

Art. 220. Allorchè un carico verrà manifestato parte con la destinazione per l' este-

ro, e parte per l'importazione, allora non ne verrà permessa l'esportazione nè per transito, nè per trabalzo, anche per la porzione destinata per l'estero, ma l'intero carico sarà disbarcato e sdaziato nella dogana di 1. classe dell'approdo.

Art. 221. Sarà fatta eccezione all'articolo precedente nelle sole dogane di Napoli, e di Palermo. In conseguenza giunto in Napoli, o in Palermo un carico provveniente dallo straniero che verrà manifestato parte per l'importazione, e parte per la destinazione all'estero, allora la porzione manifestata per la importazione verrà discaricata per esser depositata, o sdaziata a mente della legge, e la porzione destinata per l'estero resterà a bordo per essere esportata con lo stesso legno. I trabalzi però da un legno ad un altro per quelle porzioni di generi manifestati con la destinazione per l'estero saranno vietati.

Art. 222. Sarà permesso il trasporto di una parte, o di tutto il carico con lo stesso bastimento in un'altra dogana d'importazione de' Reali domini, ma se la particolarità della ulteriore destinazione non sarà espressa nel manifesto, i capitani verranno obbligati a sbarcare i loro carichi nella dogana di 1. classe dell'arrivo.

Art. 223. Allorchè la destinazione di tutto, o di parte del carico sia per altra dogana d'importazione di una, o dell'altra parte dei nostri domini dovrà accompagnarsi il bastimento con un verbale in cui sarà trascritto il manifesto, ossia la dichiarazione all'ingrosso data dal capitano, e sarà espressa la parte del carico che siasi disbarcata nella dogana di partenza, per tenersene conto nella dogana di destinazione. Il capitano dovrà presentare il verbale nella dogana di arrivo, ove terrà luogo di manifesto, e non presentandolo sarà riscosso a titolo di multa il 10 per 100 sull'ammontare de' dazi d' immissione dell' intero carico. Il capitano nel ricevere il verbale dovrà firmare un foglio nel quale dopo la trascrizione del verbale si obbligherà di esibire sotto pena di duc. 400 fra il termine che verrà fissato a norma delle distanze un certificato di essere approdato nella dogana di destinazione e di avervivi esibito il verbale anzidetto.

Osservazioni.

Intorno alla intelligenza di questo articolo il rescritto del 23 giugno 1827 contiene le seguenti disposizioni:

1. Approdando un bastimento dall' estero nel porto franco di Messina, se il capitano dichiara che il carico, o parte di esso è destinato ad esser trasportato col medesimo legno in una dogana qualunque d'importazione del regno, si dovrà dar luogo al verbale, ed alle altre disposizioni contenute in questo articolo.

2. Lo stesso sarà praticato per i legni che approdano in una dogana di 1. classe, se il capitano dichiari il carico, o parte di esso pel porto franco di Messina sul medesimo bastimento.

Art. 224. Agli articoli precedenti sarà fatta eccezione soltanto per i baccalà, sloccopesce, aringhe, salacche, e salacchini che verranno immessi nel porto di Napoli per i quali generi si osserverà quanto, si prescrive nell'articolo seguente.

Art. 225. I capitani che approderanno con i salumi anzidetti nel porto di Napoli, o nel porto ed isola di Nisita, volendo riesportare tutto il carico, o parte di esso, dovranno dichiararlo fra tre giorni dal loro arrivo. Se la riesportazione si eseguirà con lo stesso legno i generi non saranno sbarcati. Se vorrà farsi sopra altri bastimenti, il trabalzo non potrà aver luogo che dopo essere stati i generi sbarcati, e pesati. Qualora il capitano dichiarerà parte del carico per la importazione, e parte per la riesportazione, in questo caso l'intero carico sarà sbarcato, e pesato, ed indi sarà rimbarcata la parte destinata per la riesportazione.

Art. 226. I prodotti indigeni esenti dai dazi di esportazione, arrivando da un luogo del regno in qualunque altro ove sia dogana di qualsivoglia classe, potranno sbarcarsi nel luogo di arrivo; potranno puranche portarsi all'estero con lo stesso bastimento; e potranno infine trabalzarsi, senza sbarcarsi a terra, da un legno ad un' altro per portarsi dall'estero, o in altro luogo di questa parte dei nostri domini. Se i generi son soggetti ai dazi

di esportazione, dovranno sbarcarsi nel luogo di arrivo,per le verifiche in discarico della bolletta a cautela. Eseguita una tale operazione,nel caso che i generi si trovino o nel porto di Napoli, o in una delle dogane dalle quali è permesso di esportare generi soggetti al pagamento dei dazi di estrazione,gl'interessati faranno le loro dichiarazioni di ciò che vorranno far imbarcare o su lo stesso bastimento o sopra altro legno per l' estero, onde procedersi in seguito alle solite verifiche alla liquidazione e pagamento dei dazi di estrazione all'imbarco dei generi.

Nei luoghi soggetti alla giurisdizione dei dazi di consumo la dichiarazione del transito dovrà farsi o per l'estero, o per altri luoghi, o dal capitano, o dagl'interessati fra le 24 ore dal giorno dell'arrivo, e la rimbarcazione del genere dovrà farsi subito dopo eseguita la verifica. Se la dichiarazione del transito non si fa tra le 24 ore dall'arrivo,dovrà pagarsi il dazio di consumo. Finalmente se nella medesima giurisdizione i generi destinati per transito non potranno essere imbarcati nello stesso giorno dello scaricamento, verranno riposti a spese del proprietario in magazzini chiusi a tre chiavi. Pel maggior comodo del commercio i generi soggetti ai dazi di esportazione volendosi trabalzare da un legno, in un altro dovranno scaricarsi a quantità parziali per quanto l'operazione di verifica, ed imbarco possa eseguirsi in una giornata, pesandosi il genere una sola volta, e tenendosi conto di tutte le partite per farsi della somma totale l'uso che si conviene.

Art. 227. Se poi i generi, e specialmente gli oli si vorranno riesportare con lo stesso legno, in questo caso il genere dovrà interamente sbarcarsi, e pesarsi una sola volta, ed ove nell'istesso giorno per mancanza di tempo non possa aver luogo nell'istessa giornata lo sbarco, e l' imbarco, in questo caso qualora i proprietari non volessero far riporre il genere in magazzini si lasceranno nella marina a rischio degl' interessati facendosi per gl' interessi della dogana custodire dagli impiegati del servizio attivo.

Titolo XI.

Dependenza di visita dalla gran dogana di Napoli.

Art. 228. I capitani dei bastimenti che approdano in Nisita, qualunque possa essere la loro dimora in quel porto, dopo adempiuto le formalità prescritte dagli stabilimenti sanitari, saranno nell'obbligo di fare la dichiarazione all'ingrosso del carico ai termini dell'art. 34 e seg., o quella in dettaglio ai termini dell'art. 43 e seg.

Osservazioni.

Con Real Rescritto del 18 agosto 1832 fu stabilito che l' obbligo imposto ai capitani da questo articolo di dare la dichiarazione in dettaglio; si debba limitatamente intendere in quei casi soltanto che i capitani riuniscono la qualità di proprietari o raccomandatari delle mercanzie.

Art. 229. e seg. Doveri degl' impiegati. Formalità di osservare.

Titolo XII.

Porto franco di Messina.

Capitolo I.

Riordinazione del porto franco di Messina.

Art. 245., e seg. Privilegi conceduti al porto franco.

Capitolo II.

Importazione, transito,e trovasi dei generi esteri.

Art. 253. Sarà permesso d'immettere nel porto franco di Messina per la via di mare ogni produzione, merce, e manifattura estera provveniente da qualunque luogo, ad eccezione dei sali, tabacchi, polvere da sparo, e nitri.

Art. 254. I capitani dei legni che approderanno dall'estero nel porto di Messina con mercanzie, e generi esteri, dovranno esprimere nel manifesto, se i generi sono destinati per immissione in porto franco.

Art. 255. Le disposizioni della presente legge relative ai manifesti, alle dichiarazioni, agli sbarchi, alla visita, e verifica, alle pene, ed alle multe stabilite nei casi di contravvenzioni, saranno applicati ai generi destinati per lo porto franco.

Art. 256. I capitani, i proprietari, e consegnatari delle mercanzie, e generi esteri che giungeranno nel porto franco di Messina, non saranno obbligati di presentare agli impiegati del porto franco le spedizioni delle dogane di provvenienza, ed allorchè i generi regolarmente immessi nel portofranco si volessero riesportare per l'estero, non saranno sottoposti a nessun obbligo per le fedi d'immissioni, salve le misure di precauzione ordinate, dai nuovi sistemi amministrativi doganali, e della presente legge, affin di evitarsi i controbandi, e salvi i casi di provvenienze e destinazioni dai porti, e rade, e pei porti, e radi dell'una, e dell' altra parte dei Reali domini.

Art. 257. I generi esteri che s' immetteranno nel porto franco, non saranno soggetti a nessun dazio d'immissione. Su di essi sarà riscosso solamente l'un per conto a titolo di dritto di stallaggio.

Art. 258 e 259. Dritti, e doveri dei proprietari.

Art. 260. Un genere estero dichiarato per porto franco, tuttocchè ancora ivi non immesso, potrà liberamente essere riesportato all'estero sia con lo stesso legno con cui è pervenuto, sia con altro. Nell'uno, e nell'altro caso fatta la dichiarazione in dettaglio dal capitano, o negoziante, si procederà a tutte le formalità prescritte nella presente legge per la sortita, o riesportazione delle mercanzie per l' estero, sia con lo stesso legno, sia con altri bastimenti.

Art. 261. I capitani provvenienti dall'estero volendo portare all'estero con sè tutto, o parte del carico saranno obbligati di enunciare quest'ulteriore destinazione nel manifesto, se la particolarità della ulteriore destinazione, di cui è parola, non verrà espressata nel manifesto, i capitani saranno obbligati a sbarcare nel porto franco il genere non manifestato per transito, per esser sottoposto a tutte le formalità volute dalla presente legge, ed al pagamento del dritto dello stallaggio.

Art. 262. Per le mercanzie, e generi esteri regolarmente manifestati con la destinazione per lo straniero, che resteranno a bordo, gl' impiegati del porto franco saran tenuti di riportarli nel foglio di spedizione.

Art. 263. Saranno permessi i trabalzi da un legno ad un altro con la destinazione tanto per l' estero, che per i nostri domini. I trabalzi dovranno enunciarsi nel manifesto, o nella dichiarazione in dettaglio, e non saranno permessi se non sieno enunciati in una di tali carte.

Art. 264. Le mercanzie, e generi esteri, che giunti nel porto di Messina siano stati regolarmente dichiarati, o manifestati in dettaglio, per trovar per l'estero, verranno verificati, e quindi trabalzati da un legno ad un altro. I generi esteri provvenienti dallo straniero manifestati con la destinazione per lo consumo dei nostri Reali domini, che si vorranno trabalzare, dovranno esser disbarcati nel locale della competente dogana giusta la destinazione già dichiarata. La dichiarazione in dettaglio dovrà esser regolarmente presentata, tanto nell'officina del porto franco, che nell'anzidetta dogana, e quindi nello stesso locale della summentovata dogana si eseguiranno le verifiche dagl' impiegati del porto franco, e da quello della dogana, e i generi saran sottoposti al pagamento del dritto del 3/4 per 100, per ragion dello stallaggio, e di tutt'i dazi d'importazione dovuti nel luogo della destinazione, con rilasciarsi le corrispondenti diminuzioni dei dazi, e secondo il prescritto nella presente legge. I generi verranno accompagnati con bolletta a pagamento.

Art. 265. Se il trabalzo si eseguisce per proprio conto, o se avvenisse con vendita, o con permuta di derrate, sarà riscosso per l' avvenire indistintamente nelle operazioni di trabalzo delle mercanzie estere il dritto per ragion di stallaggio del 3/4 per 100, valutato nel modo enunciato dell'art. 257.

Capitolo III.

Riesportazione dei generi esteri dal porto franco per l'estero.

Art. 266. Coloro che dal porto franco vorranno riesportare le manifatture, e generi esteri per lo straniero, dovranno presentare le loro dichiarazioni, indicanti il nome dei capitani dei bastimenti, e legni su i quali dovranno imbarcarsi le mercanzie, il numero dei colli, casse, botti, le loro marche e numeri, il peso, la quantità, la misura, il numero delle mercanzie, ed il luogo della destinazione.

Art. 267 a 270. Doveri degl'impiegati.

Art. 271. I capitani di bastimento dovranno esser portatori del foglio di spedizione, che dovrà esser loro rilasciato, ancorchè il legno partisse vôto per l'estero. Dovranno similmente essere i capitani portatori delle spedizioni per trabalzo, e dei lasciapassare corrispondenti.

Art. 272. I capitani dei legni provenienti dal porto franco di Messina, e diretti per l'estero, che per qualunque causa approderanno in una dogana, porto, o littorale dei nostri Reali domini, saranno tenuti di presentare agl' impiegati doganali, oltre delle carte di navigazione da esibirsi a norma della legge, il foglio di spedizione, ed il lasciapassare e spedizione per trabalzo indicati nel foglio di spedizione.

Art. 273. In conseguenza gl'impiegati delle dogane dovranno farsi esibire dai capitani il sopraddetto unico foglio di spedizione, ed il lasciapassare e spedizioni di trabalzo, dietro di che verificheranno anche per approssimazione ed all'ingrosso la esistenza a bordo delle mercanzie, e generi descritti nel foglio di spedizione, nei lasciapassare, e nelle spedizioni per trabalzo. Si accerteranno benanche se esistono a bordo delle mercanzie, che non si trovino descritte nel foglio di spedizione.

Art. 274. Nel primo caso, se nella verifica si trova la mancanza di alcune merci, il capitano verrà obbligato al pagamento del doppio dazio d'importazione sopra tutte le mercanzie che si troveranno di meno, ove queste sieno descritte in dettaglio. Se poi le mercanzie mancanti, perchè spedite per transito nel porto di Messina non siano dettagliate, per ogni collo mancante si riscuoterà la multa di duc. 300, e se mancano mercanzie sfuse, si riscuoterà l'egual multa di ducati 300 per ciascuna specie di essa.

Art. 275. Nel secondo caso, se gl' impiegati avranno rinvenuto a bordo delle mercanzie non riportate nel foglio di spedizione, allora il capitano verrà obbligato al pagamento di duc. 150, per ogni collo non descritto nel foglio di spedizione, e di duc. 200, se i generi siano sfusi. Quante volte dal foglio di spedizione, e da lasciapassare e spedizioni per trabalzo esibiti dal capitano, si rileverà la mancanza della presentazione di qualche lasciapassare o di spedizione per trabalzo, che si trova riportato nel foglio di spedizione, allora, se dalla verifica all' ingrosso prescritta dall'art. 273 si accorgeranno gl' impiegati di qualche frode, ne compileranno un processo verbale motivato, impediranno la partenza del bastimento, e richiameranno da Messina la copia del lasciapassare o spedizione mancante.

In questo caso potrà permettersi la partenza del legno, dopochè però si sarà praticato coll'assistenza dello stesso capitano una esatta verifica su di quella quantità di genere caduta in contravenzione, per l'anzidetta mancanza della presentazione del lasciapassare, o della spedizione del trabalzo, e dietro di una valida canzione, di dover soddisfare il doppio dazio d'importazione sulla quantità dei generi, che dalla verifica risulteranno di meno nel confrontarsi colla copia del lasciapassare o spedizione per trabalzo, che perverrà da Messina.

Art. 276. Arrivando un legno dal porto franco di Messina destinato per l'estero senza foglio di spedizione, gl' impiegati doganali non permetteranno la partenza del bastimento, e chiameranno da Messina le copie del foglio di spedizione, e dei corrispondenti lasciapassare e spedizioni per trabalzo. Con tali carte procederanno alle verifiche a norma degli articoli precedenti, ed adempito alle formalità, ed alle multe nei casi di contra-

venzione prescritte dalla presente legge, si farà partire il legno.

Art. 277. Le disposizioni contenute nell'art. 273 e seguenti avranno luogo, allorchè vi concorra la circostanza di non aver i legni toccato alcun porto estero, situato fuori dei nostri domini.

Art. 278. È vietato la spedizione, il transito, ed il trabalzo dal porto franco con destinazione per l'estero sopra legni, e barche della portata al disotto di 12 tonnellate.

Capitolo IV.

Esportazione dei generi Esteri dal porto franco per la circolazione, e consumo dei nostri Reali domini.

Art. 279. Stabilimento di due ufficine doganale.

Art. 280. Doveri del negoziante che vuole esportare.

Art. 281. Rilascio del 15 per 100 sull'ammontare dei dazi facendosi la esportazione de' domini oltre il faro: del 10 per 100 so i generi sono destinati per la valle di Palermo, Trapani e Girgenti.

Art. 282. Rilascio del 5 per 100 se la spedizione si fa per Palermo.

Art. 283. Rilascio del 15 per 100 ai generi destinati per una delle dogane delle tre Calabrie; del 10 per 100 nelle dogane per sul Jonio e sull'Adriatico: del 5 per 100 nelle altre dogane del Mediterraneo: del 1 per 100 nella dogana di Napoli.

Art. 284. Sarà fatto un' altro rilascio del 10 per 100 su generi che saranno immessi nel porto franco con legni nazionali.

Osservazioni.

Pei diversi premi accordati ai bastimenti nazionali sono osservabili le seguenti disposizioni.

1. Rescritto del 16 maggio 1827, con cui si accorda una diminuzione del 20 per 100 sull'ammontare dei dritti d'immissione sulle mercanzie importante direttamente dai porti delle Indie orientali ed occidentali con bastimenti maggiori di 200 tonnellate del primo viaggio che faranno per quei luoghi. È questo oltre il beneficio del 10 per 100. La provenienza delle mercanzie direttamente dai porti Indiani, dee provarsi con certificati degli agenti consolari o altri agenti delle potenze amiche. La diminuzione si accorda solamente quando il legno partendo dal regno ha levato un carico di generi e manifatture indigene.

2. Ministeriale del 10 gennaio 1828, con cui è accordata una diminuzione del 10 per 100 ai legni che levano un carico ne' porti del Baltico pel regno.

3. Rescritto de' 15 aprile 1827, con cui fu disposto — 1. Che per la durata di 3 anni il premio per le mercanzie immesse dalle Indie fosse del 30 invece del 20 per 100. — 2. Che per la durata di un anno il rilascio sull' importazione del Baltico invece del 10 fosse il 20 per 100. — 3. Che l'uno e l'altro beneficio si accordi a condizione di aver eseguita in detto tempo l'esportazione de' generi indigeni del regno, quantunque il ritorno fosse posteriore.

4. Ministeriale del 7 giugno 1837, con cui fu dichiarato, che i premi conceduti col rescritto del 15 aprile, fossero accordati per quanti viaggi avesse fatto il bastimento nel detto periodo.

5. Ministeriale del 10 agosto 1837, con cui si dichiara che godono degli anzidetti premi anche le merci importanti da' due continenti delle Americhe.

Art. 285. Merci dichiarate per consumo di Messina, altro rilascio del 5 per 100.

Art. 286. S'intendono decadute dal beneficio degli espressi rilasci quelle mercanzie, che si trovassero nelle verifiche in contravvenzione delle leggi.

Art. 287. Bolli da apporsi alle merci.

Art. 288. Adempite le soprascritte formalità saranno rilasciate le mercanzie agli estraenti con bolletta e pagamento, nella quale verran notati per esteso, e non in cifra: 1. Il numero delle casse, de' colli, botti, ec. le loro marche, e numeri: 2. la qualità, e quantità de' generi: 3. l'ammontare de' dazi soddisfatti.

Art. 289. Le mercanzie e generi esteri

spediti ne' modi, e regole di sopra descritte, che s'immetteranno per la via di mare, tanto per consumo della città di Palermo, che di qualunque altro luogo de' nostri domini, non saranno soggetti nella dogana di arrivo a veruno altro pagamento di dazio.

Art. 290. Il capitano del legno fra le ventiquattro ore dal momento dell'arrivo, sarà tenuto di presentare agl'impiegati della dogana le bollette e pagamento rilasciato dalla dogana di Messina. Le dette spedizioni terranno luogo di manifesto, e di dichiarazione in dettaglio. Nel caso che il capitano avesse smarrite le bollette, si richiameranno le copie dalla dogana di Messina, ed intanto le mercanzie saranno subito disbarcate, e depositate in magazzino a tre chiavi, salve le osservanze sanitarie. Ove dalla corrispondente dogana di Messina si certificasse la non esistenza delle bollette a pagamento le mercanzie saranno considerate, e trattate come mancanti cumulativamente di manifesto, e di dichiarazioni in dettaglio a' termini dell'art. 72 della presente legge. Arrivando le copie delle bollette si procederà alla verifica.

Art. 291 a 297. Doveri degl' impiegati, bolli, verifica, ec.

Art. 298. Quante volte nel porto di Palermo arriveranno per causa di rilascio, o per altri motivi bastimenti, o barche con delle mercanzie non suscettibili di bollo, e con delle manifatture bollate dalla dogana di Messina, spedite, o da Messina, o dalle dogane di Sicilia, con la destinazione per qualunque luogo de' nostri Reali domini, saranno rigorosamente custodite con delle guardie a bordo sino al momento della loro partenza. Qualora i proprietari de' summentovati generi esteri vorranno immetterli nella città di Palermo, saranno assoggettati al pagamento di tutt'i dazi d'importazione a tenore delle tariffe in vigore.

Art. 299. Nel caso che sopra lo stesso legno imbarcar'si volessero dal porto franco di Messina de' generi esteri destinati per consumo dell'una, o dell'altra parte de'nostri Reali domini, ed altri destinati per l'estero, il foglio di spedizione pe' generi destinati all'estero sarà trascritto nella bolletta a pagamento che si rilascia pe' generi destinati al consumo del regno. Una tal destinazione però sarà soltanto permessa allorchè i generi che si volessero spedire per consumo dell'una, e dell'altra parte de' Reali domini fossero diretti per una delle dogane di 1. classe. Gl'impiegati che avranno trascritto nella bolletta a pagamento l'enunciato foglio di spedizione rilasceranno l'una, e l'altro al capitano.

Art. 300. Dopochè nella dogana d'importazione si saran disbarcati i generi destinati per quel luogo, il legno non potrà far vela per l'estero, e riportare il resto del suo carico, se prima non saranno state visitate a' termini dell'art. 273 le rimanenti mercanzie spedite per l'estero, che vi debbono essere a bordo. La dogana quindi ritenendo la bolletta a pagamento rilascerà al capitano il foglio di spedizione coi lasciapassare e spedizioni pel trabalzo al medesimo riuniti, ed autorizzerà la partenza del legno.

Capitolo V.

Importazione, ed esportazione dei generi e produzioni indigene.

Art. 301. Libertà del commercio di cabotaggio per tutte le produzioni indigene.

Art. 302. Sarà soltanto vietato di spedirsi in Messina da questa parte de' nostri domini colle regole di cabotaggio i soli generi, che qui sono soggetti ad un dazio di estrazione maggiore di quello stabilito in Sicilia.

Art. 303. Salvo quindi l' eccezione contenuta nell' articolo precedente tutt' i generi indigeni o soggetti, o esenti da' dazi di estrazione possono destinarsi per Messina, ed ivi introdursi senza alcun pagamento di dazio, e quindi se sono esenti da dazio saran spediti con lasciapassare, e se sono soggetti a' dazi di estrazione saranno spediti con bolletta a cautela.

Art. 304. Allorchè da Messina si vorranno estraregnare i generi indigeni soggetti ai dazi di esportazione si osserveranno le formalità prescritte nell'anzidetto titolo V, capitolo 1. riguardante la esportazione. 1. trabalzi de' generi indigeni saranno parimenti eseguiti nel porto di Messina colle stesse re-

gole prescritte negli articoli 226 e 227.

Art. 305. In conseguenza degli articoli precedenti il commercio de' generi indigeni sarà trattato in Messina colle stesse libertà, e colle medesime formalità che si osservano in qualunque altro luogo del nostro regno.

Art. 306. Sarà libero agl' immittenti del generi in Messina di destinarli o per consumo, o per porto franco esclusi i generi di privativa. Sulla immissione non sarà riscosso alcun dritto di stallaggio.

Art. 307. Vietandosi in seguito l'estrazione di qualche merce, potrà dal porto franco esportarsi la quantità immessa fino al dì del divieto.

Disposizione generale.

Art. 308. Regolamento delle officine doganali.

TITOLO XIII.

Avarie.

Art. 309. Niuna diminuzione di dazi sarà conceduta per causa di avaria, fuorchè nei casi di arrenamento, naufragi o di altri accidenti di mare di tale importanza da fare assolutamente supporre un guasto significante delle mercanzie; casi inoltre ne' quali, essendovi assicuratori, darebbero dritto ai proprietari delle mercanzie di ricorrere contro di loro.

Art. 310. Gli accidenti di mare saranno provati: 1. co' rapporti de' capitani, e loro equipaggi, fatti nella dogana fra le 24 ore dal loro arrivo, e documentati da' giornali di navigazione; 2. colle proteste fatte contro gli assicuratori, qualora ve ne fossero.

Art. 311. Le dichiarazioni di avaria per parte de' proprietari, o consegnatari delle merci, indipendentemente da' rapporti de' capitani, enunciati nell'articolo precedente, dovranno esser fatte tra le 24 ore dall' arrivo del legno nel porto. Se circostanze straordinarie vi si oppongono, saranno fatte presenti per iscritto alla dogana nel più breve tempo possibile esigendo tali operazioni la maggior celerità e precisione.

Art. 312. In niun caso sarà ammessa la dichiarazione di avaria o sarà fatta perizia anche per semplice istruzione, dopo lo sbarco delle merci.

Art. 313. Le pruove di avarie formate ne' porti stranieri ove i padroni o capitani avranno potuto approdare, non verranno ammesse dalle dogane, se non saranno attestate da' nostri consoli, o vice-consoli, ed in loro mancanza da' consoli, o vice-consoli spagnuoli, o francesi, ed in mancanza, degli altri da quelli delle potenze amiche.

Art. 314. Le prove di avaria enunciate nell'articolo precedente potran riguardare gli avvenimenti, e non già i guasti, ai quali le mercanzie saranno soggiaciute, dovendo i medesimi essere riconosciuti dagli esperti nel modo che si dirà in appresso.

Art. 315. Gli esperti per esaminare le avarie saranno nominati dal direttore, ed in mancanza di esso dal ricevitore con l'approvazione dell' uffiziale superiore di dogana, cioè dell'ispettore, o controloro che si troverà nel recinto della ricevitoria.

Art. 316. Gli esperti procederanno alla verifica delle mercanzie fra le 24 ore dalla loro elezione.

Art. 317. Essi fisseranno con rapporto scritto il valore primitivo delle mercanzie, secondo il prezzo della piazza, e quello delle medesime nello stato di avaria. Aggiungeranno i prezzi correnti della piazza, ed in difetto i prezzi della piazza più vicina, e le dichiarazioni autentiche de' sensali giurati.

Art. 318. Il rapporto degli esperti sarà immediatamente comunicato agl'interessati. Costoro, o i rappresentanti di essi, nel giro di 24 ore potranno dare alle mercanzie avariate una valutazione maggiore di quella stabilita da' periti.

Art. 319. Gl' impiegati de' dazi indiretti non potranno ritenere per proprio conto tali mercanzie, secondo la facoltà loro conceduta con gli art. 67 e seg., che dopo spirato il termine prescritto nell' articolo precedente, ed allora ancorchè sia stata data una nuova valutazione, potranno ritenerle, pagandone il 10 per 100 di più.

Art. 320. Se il proprietario delle merci dichiarerà di volerne far seguire immediata-

mente la vendita all' incanto, la bonifica del dritto sarà stabilita sul prezzo della vendita paragonata col prezzo ordinario delle stesse mercanzie,se non fossero avariate in conformità di quanto vien prescritto nell'art. 317.

Art. 321. Gl'impiegati faranno seguire la vendita con le forme prescritte dalla legge, relativamente agl'incanti, nel più breve spazio di tempo possibile per prevenir l'ulteriore deterioramento delle merci.

Art. 322. Qualora gl' impiegati si accorgono che gli esperti abbiano dato alle mercanzie un prezzo maggiore del loro primitivo valore, ne sarà sospesa la consegna ai proprietari.

Art. 323. Nel caso preveduto nell'articolo precedente, gl'impiegati prenderanno i campioni (ossia le mostre delle mercanzie) i quali sotto sigilli degli esperti, de' proprietari e del ricevitore, saranno spediti al Direttor generale de' dazi indiretti per essere sottoposti al nostro Ministro Segretario di Stato delle Finanze per i domini al di quà del Faro, o al Luogotenente generale per i domini al di là del Faro. Ciò non ostante se i proprietari o consegnatari domanderanno le mercanzie, potranno esser loro consegnate, previo obbligo con cauzione di pagare i dritti in conformità di quanto sarà deciso.

Art. 324. In tutt' i casi ne' quali avrà luogo la perizia, se la tariffa doganale non esprime che un solo dazio per una mercanzia di varii prezzi per cagion delle sue varie qualità, i periti non potranno prendere per base del valore primitivo, che il prezzo della infima qualità.

Art. 325. Niuna diminuzione di dritti per motivo di avaria sarà conceduta per le mercanzie, tariffate a valore, essendo esse in tal caso proporzionate al prezzo delle stesse mercanzie avariate.

Art. 326. Niuna diminuzione di dritti sarà conceduta sopra i baccalà,e stoccopesce avariato, per i quali si osserverà quanto è prescritto alla nota apposta in fine della tariffa d'importazione del 30 novembre 1824.

Capitolo XIV.

Naufragi.

Art. 327 a 336. Doveri degl' impiegati in caso di naufragio.

Art. 337. Nel caso in cui le mercanzie proibite, e salvate dal naufragio non potessero esportarsi senza rischio di una perdita totale, per essere eccessivamente avariate, i proprietari avranno la facoltà di farle vendere pubblicamente, o di usarne a loro piacere, a condizione di pagare alla dogana il dritto, come se non fossero avariate.

Art. 338. I generi di privativa sono comprati dall'amministrazione.

Art. 339 e *340.* Doveri de' particolari trovando oggetti naufragati.

Art. 341. Tanto nei casi già preveduti negli art. 329 e seg., quanto in ogni altro, gli effetti salvati non saranno restituiti dalla dogana,che in seguito del pagamento de' diritti dovuti, e delle spese occorse per ricuperare e conservare le merci.

Art. 342. Qualora gli effetti di cui si tratta fossero avariati, in tal caso vi sarà luogo alla riduzione de' dazi per causa dell'avaria, con le formalità proscritte nel tit. XIII. salva quella della sola dichiarazione ordinata nell'art. 312.

Art. 343. Le merci salvate dal naufragio, che eran dirette allo straniero, potranno in seguito del giudizio delle autorità competenti,essere rimbarcate pel luogo della loro destinazione, e senza alcun pagamento di dazio, ma col solo pagamento delle spese enunciato nell'art. 341.

Art. 344. I generi del regno imbarcati in un luogo de' nostri domini di quà,o di là del Faro, e spinti dal naufragio in un altro, in seguito del giudizio dell'autorità competente, possono essere imbarcate pel luogo della loro destinazione, senza alcun pagamento di dazio, ma col solo pagamento delle menzionate spese.

TITOLO XV.

Prede.

Art. 345. I bastimenti armati in corso, e quelli predati che approderanno ne' porti de' nostri dominî saranno soggetti a tutte le formalità prescritte nella presente legge, come ogni altro bastimento, salvo le seguenti disposizioni.

Art. 346. I capitani di legni corsali essendo tenuti in conseguenza dell'articolo precedente di presentare il manifesto, e la dichiarazione in dettaglio, non sarà ammesso il pretesto che essi ignorino la natura de' carichi predati, potendo sempre ricavare le necessarie notizie dalle carte di bordo de' legni predati, e dalle dichiarazioni dei capitani di esse.

Art. 347. a 353. Formalità da osservarsi: deposito de' generi: loro custodia: vendita pubblica.

Art. 354. I legni ed i carichi predati da qualsivoglia corsale, e dichiarati di buona preda, saranno soggetti a' dazî doganali in conformità delle tariffe in vigore.

Art. 355. Se i legni, ed i carichi predati verranno dichiarati di cattiva preda e coloro a' quali verranno restituiti, vorranno trasportati allo straniero, le mercanzie dovranno essere verificate dagli agenti de' dazî indiretti nell'atto dell'imbarco, ma l' esportazione sarà esente da' dazî.

Art. 356. Ne' dominî al di quà del Faro, i generi di privativa, provvenienti da prede non saranno riesportati, ma saranno comprati dall'amministrazione generale de' dazî indiretti al prezzo che essa gli acquista allo straniero.

Art. 357. I legni ed i generi del regno predati dal nemico, ed indi sul nemico ripredati da' corsali del regno medesimo, se verranno dichiarati di buona preda, saranno soggetti a' dazî doganali, come se fussero importati dallo straniero, dovendosi considerare come esteri; perchè divenuti di proprietà del nemico.

TITOLO XVI.

Formalità relativa ai legni da guerra.

TITOLO XVII.

Formalità relativa ai generi appartenenti all'amministrazione della guerra.

TITOLO XVIII.

Transito per tondi.

Questi tre titoli si tralasciano, i due primi perchè inutili a' legni mercantili, il terzo perchè relativo al commercio per via di terra.

TITOLO XIX.

Transito per Manfredonia.

Art. 426. Tutte le mercanzie che giungeranno nel porto di Manfredonia, con la destinazione alla gran dogana di Napoli saranno ammesse al transito interno per godere nella stessa gran dogana il beneficio del deposito.

Art. 427. Le mercanzie enunciate nell'articolo precedente saranno considerate, rapporto al beneficio del deposito, come se fossero giunte in Napoli il giorno della data del manifesto del quale si parlerà in appresso.

Art. 428. Nel caso in cui le stesse mercanzie perverranno in Manfredonia per balle, colli, casse, botti, ec. non saranno ivi verificate; se all'opposto non saranno in balle, colli, casse ec., come il ferro, l'acciajo, l'ottone, ed altri simili generi, se ne farà la verifica in quella dogana.

Art. 429. I capitani de' bastimenti che arriveranno in Manfredonia con mercanzie destinate per Napoli, saranno tenute di farne il manifesto, enunciandovi il numero dei colli, delle balle ec., i loro marchi, e numeri.

Art. 430. Il manifesto sarà trascritto sopra un registro detto di transito per la gran dogana di Napoli.

Art. 431. I capitani di legni consegneranno a quegl'impiegati le polizze di carico per essere inviate alla gran dogana di Napoli.

Art. 432. Deposito in magazzino.

Art. 433 e 434. Dichiarazione in dettaglio del proprietario.

Art. 435. In seguito della dichiarazione in dettaglio gl'impiegati della gran dogana procederanno alla liquidazione de' dritti articolo per articolo, ed indi i negozianti o commessionati daranno cauzione di presentare fra il termine di due mesi nella dogana di Manfredonia la fede d' immissione delle mercanzie nella gran dogana, sotto pena di pagarne il doppio valore.

Art. 436 a 445. Doveri degli impiegati per la custodia delle merci, bolli, altre formalità.

TITOLO XX.

Ripartizione de' controbandi.

Questo titolo si tralascia come relativo a' soli impiegati.

TITOLO XXI.

Disposizioni generali.

Art. 460 a 466. Stabilimento di nuove dogane. Doveri degl'impiegati. Effetti di pertinenza della Real Famiglia.

Art. 467. I proprietari, o raccomandatari ec., di merci, i quali avranno dichiarato in iscritto al ricevitore della dogana nella quale si trovano, di volerle abbandonare alla medesima, non saranno molestati pel pagamento de' dazi che su di esse sarebbero dovuti, malgrado che il valore delle mercanzie fosse minore della somma de' dazi.

Art. 468. Nel caso di mercanzie abbandonate, gl' impiegati compileranno un processo verbale dell' atto di abbandono fattone dal proprietario, o suo commissionato, indicando il valore ed i dazi dovuti. Una copia del processo verbale sarà trasmessa alla direzione generale corrispondente che darà le disposizioni per procedersi alla vendita dei generi, per farsi le debite osservazioni sul registro.

Art. 469. Le disposizioni della presente legge, secondo le quali le mercanzie proibite all'entrata non possono vendersi se non a condizione di rimandarle all' estero non saranno applicabili alle mercanzie proibite, arrestate, e dichiarate diffinitivamente in controbando. Similmente le disposizioni riguardanti i casi ne' quali le mercanzie proibite possono essere riesportate, non saranno applicabili a' generi di privativa ne' dominii al di quà del Faro.

Art. 470. Le guardie de' dazii indiretti potranno montare a bordo de' bastimenti che approderanno ne' nostri dominii di quà o di là del Faro, qualunque sia la loro provenienza, purchè vi montino in seguito di ordine di un controloro o tenente, ed in loro mancanza del ricevitore, soggiacendo però alle leggi sanitarie, qualora si trattasse di legni in contumacia.

Art. 471. Le guardie monteranno a bordo con intelligenza degli impiegati sanitarii, i quali non potranno impedirli.

Art. 472. Nel solo caso in cui i legni saranno rifiutati le guardie non dovranno montarvi a bordo.

Art. 473. Pei dominî al di quà del Faro le dichiarazioni prescritte dalla presente legge dovranno enunciare la quantità delle merci a peso, e misure napolitane, in modo che facendosi usi di pesi, e misure forestiere, la dichiarazione si avrà come non fatta, e vi sarà luogo alle pene stabilite per la mancanza delle dichiarazioni. Pei domini al di là del Faro le dichiarazioni dovranno enunciare la quantità delle mercanzie sul piede del sistema metrico che trovasi stabitito in Sicilia, in modo che facendosi uso di altri pesi e misure, la dichiarazione si avrà come non avvenuta, e vi sarà luogo alle multe stabilite per la mancanza delle dichiarazioni. In riguardo alla percezione dei dazi ed alle deduzioni per la differenza dei pesi e misure di Napoli con quelli della Sicilia sarà eseguito quanto vien previsto con l'art. 11 del Real decreto del 30 novembre 1824.

Art. 474. Tutte le mercanzie importate nei nostri domini al di quà del Faro per terra, e per mare, potranno liberamente, e sen-

za esser sottoposte ad alcuna formalità, circolare nello interno dei medesimi.

Art. 475. Le sole mercanzie forestiere le quali dovendo esser munite di bollo doganale ne fossero sfornite, saranno confiscate, e trattate ai termini dell'art. 155.

Art. 476. Mercanzie giunte per via di terra.

Art. 477. Compenso per controbandi.

Art. 478. I testimoniali non faranno fede presso l' Amministrazione dei dazi indiretti se non quando sieno formati a norma delle prescrizioni contenute nel codice di commercio pel nostro regno delle due Sicilie.

Art. 479. Ogn' insulto, o maltrattamento fatto agl' impiegati, dei dazi indiretti sarà punito con un' ammenda di duc. 50 senza pregiudizio delle pene prescritte dalle leggi comuni contro i delitti o misfatti di simil natura.

Art. 480 a 484. Punizione per gl'impiegati in caso di mancamenti.

Art. 485. Gl' impiegati dei dazi indiretti, all'arrivo dei legni dall' estero nei porti dei nostri domini di quà, e di là del Faro, saranno nell'obbligo d'informare i capitani, padroni, ec. dei doveri cui son tenuti di adempiere in riguardo alle dogane per esecuzione della presente legge, e delle pene cui vanno soggetti in caso di contravvenzione. I doveri, e le pene enunciate di sopra saranno compresi in un foglio stampato che gli impiegati saranno obbligati di consegnare ai capitani, padroni, ec., facendone menzione nel processo verbale del costituto. Gl'impiegati che trascureranno di consegnare il detto foglio saranno tenuti di rifare tutt' i danni ai quali i capitani, i padroni ec., potranno soggiacere, e verranno puniti amministrativamente.

Art. 486. Nessun disbarco, imbarco, e sortita di generi, e mercanzie, potrà eseguirsi nei locali, e dai locali addetti per uso di lazzaretti, senza l'assistenza degl' impiegati sanitari, e dei dazi indiretti, e se non saranno adempiute tutte le formalità prescritte dagli stabilimenti sanitari, e quelle della presente legge relativa ai manifesti, alle dichiarazioni in dettaglio, ai permessi di sbarchi, imbarchi, alle verifiche, ed alle pene stabilite in caso di contravvenzione.

Art. 487. Le Amministrazioni generali rispettive dei dazi indiretti conserveranno pel corso di due anni l'azione contro dei privati per astringerli al pagamento dei dritti che non fossero stati soddisfatti in conformità delle leggi e delle tariffe in vigore. Scorso questo punto l'azione contro dei privati sarà estinta. Ai termini del decreto del 27 marzo 1828, il salvocondotto che in caso di fallimento verrà accordato alle persone che si trovano nel medesimo impegnate non impedirà il corso delle azioni personali, che le Tesorerie di Napoli, e Palermo potranno sperimentare contro le medesime per effetto delle cambiali, ed altri obblighi da essi fatti in pagamento dei dazi indiretti. Sono eccettuati i casi nei quali i dazi fossero liquidati dalla dogana, e la liquidazione riconosciuta dal debente. In tali casi l'azione non sarà estinta per l'enunciato corso di due anni.

Art. 488. I privati godranno anche il termine di due anni per ripetere dalle rispettive Amministrazioni generali l'indebito pagato. Scorso questo termine la loro azione resterà parimenti estinta contro della medesima.

Art. 489. Il termine di due anni sarà interrotto dalle domande che faranno le parti per ripetere i loro crediti, purchè tali domande saranno state registrate, e notificate con atto di usciere da una parte interessata all'altra.

Art. 490. La legge del 1° giugno 1817, e le disposizioni tutte che sono in opposizione alla presente legge restano derogate ed abbolite.

§. 9. Il Codice di Commercio non parla punto della *patente* di cui debbe egualmente esser munito il capitano. La *patente* è la permissione che debbe prendere qualunque capitano o maestro di bastimento, prima di uscire da un porto del regno, e di mettersi in mare.

L'uso delle *patenti*, secondo alcuni autori, è di remota antichità. Gli uni vogliano che noi abbiam tolto questo uso dal dritto romano, e citano la legge unica, *Cod. de littorum et itinerum custodia*; la legge 2, *de navicularis*, anche del Codice; *la legge 21*, *Cod. Theodosiano eodem titulo*, e la legge *quoties*

cod. naufragiis. Essi aggiungono, che tali patenti chiamavansi *securitates*; e l'ufficiale che le dava era detto *comes commerciorum*; locchè corrisponde alla denominazione di intendente del commercio.

Dal canto suo, d'Argentrè, su l'art. 56 della Consuetudine, pretende, che i Duchi di Brettagna, per principio di umanità, perchè le coste della provincia erano ricoperte di scogli, proibirono ad ogni navigatore di entrare in un porto di Brettagna, o di uscirne senza *patente* e senza prendere dei piloti del paese.

§. 10. Valin, al contrario, *titolo delle patenti e dei rapporti dell'Ordinanza*, rigetta e l'una e l'altra opinione, ed attribuisce l'origine delle *patenti* alla ordinanza dell'anno 1400 di Carlo VI, confermata da quella di Francesco I del 1517. L'oggetto del legislatore, dice egli con *Carondas*, sul Codice Enrico, fol. 160, era di mettere l'ammiraglio nel caso di conoscere gli armatori dei bastimenti ed il motivo del loro viaggio. « Affinchè, sotto pre» testo di tal viaggio, eglino non commettes» sero dei furti e delle rapine, e non divenis» sero corsali e pirati, per predare gli amici, » o alleati della Francia ».

§. 11. Che che ne sia, la obbligazione imposta al capitano di aver una *patente* a bordo è tanto più imperiosa in quanto che qualunque bastimento incontrato in mare senza *patente* può essere arrestato come pirata: è un principio riconosciuto da tutte le nazioni marittime. Il capitano solo si è quegli che è specialmente incaricato di prendere le *patenti* necessarie per la sua navigazione, e la sua contravvenzione porta con sè la confiscazione del bastimento, comechè non gli appartenga, salvo il ricorso del proprietario contro a lui per la sua indennizzazione.

§. 12. Però tale *patente* non dà al capitano del bastimento il dritto di andare in un luogo proibito, o di apportare dai paesi stranieri nel regno merci non permesse.

§. 13. Del resto la *patente* debbe contenere il nome del padrone (o capitano), quello del bastimento, la sua portata ed il suo carico, il luogo della sua partenza e quello della sua destinazione (1).

§. 13. Nello stato dell'attuale legislazione Francese secondo l'art. 3 del tit. 2 della legge del 13 agosto 1791, le *patenti* non debbono essere rilasciate che su la presentazione degli atti di proprietà dei biglietti di stazatura, dei processi verbali di visita del bastimento, delle dichiarazioni di caricamento, e delle quietanze di pagamento *o fedi di cauzione* delle dogane, l'oggetto delle quali fedi è di assicurare, mediante la malleveria data dal caricante, la libera uscita di alcune merci, il cui arrivo nel luogo indicato egli dovrà giustificare in un determinato tempo.

Secondo il decreto del 19 ottobre 1793 i bastimenti di 30 tonnellate o meno del pari che i battelli, le barche, gli alleggi, le lance e le scialuppe, impiegate al piccolo cabottaggio o alla pesca lungo la costa, debbono prendere una sola *patente* in ogni anno, ed i bastimenti di maggiore capacità ne debbono prendere una per ciascun viaggio che fanno.

Si conchiude il comento del detto art. 214, con la riassunzione, e spiegazione precisa del dedotto d'onde risulta il contenuto delle carte, di che parla l'articolo istesso.

1. *L'atto di proprietà.* Esso giustifica l'appartenenza del bastimento, con indicare il proprietario, o più proprietari di esso, certificandosi dalle autorità locali l'assicurazione.

2. *L'atto di nazionalità.* Il medesimo certifica, che il bastimento è Napoletano, Francese, Inglese, o di altra Nazione.

3. *Ruolo dell'equipaggio.* Questo è lo stato delle persone tutte imbarcate sul bastimento con le loro rispettive qualità ec.

4. *Polizze di carico, ed i contratti di noleggio.* Dessi giustificano il carico, ed il nolo pagato o da pagarsi: per mezzo delle medesime si riconoscono le mercanzie, ed a chi sono dirette.

5. *Quietanza di pagamento, o fedi di cauzione delle dogane.* Desse servono a dimostrare i dazi che si son pagati.

(1) Vedete art. 3 titolo dell'a patenti e dei rapporti della ordinanza della Marina.

Art. 215. Il capitano è obbligato ad essere di persona nel suo bastimento, nell' ingresso e nell' uscita dei porti, seni, o fiumi.

Sommario.

1. — L'obbligo richiesto dalla Legge è tassativo.
2. — Ragione perchè richiede la Legge la presenza del capitano sul legno per i passaggi.
3. — Legislazione Francese sull'oggetto.
4. — Prudenza esige in taluno circostanze, che il capitano non pernotti fuori del bastimento.
5. — Quando è indispensabile non abbandonare il legno, giusta il sentimento di Valin.
6. — Osservazioni della Corte Reale di Rouen.
7. — Quali altre circostanze richieggono la presenza del capitano a bordo.
8. — Responsabilità de' capitani, o padroni.
9. — Obbligazione di chiamarsi i piloti costieri.
10. — Circostanze nelle quali possono esimersi il capitano o padrone, di non servirsi del pilota costiere.
11. — Qualora i proprietari del legno obbligano il capitano ad avvalersi del Pilota costiere e questi lo rifiuta, in caso di avarie, il capitano è tenuto per i danni.

COMENTO

§. 1. Quando il bastimento è in rada, o sulle sue ancore, il capitano, o il maestro non è obbligato di restarvi assiduamente. Può lasciarlo ad un Pilota del legno, o ad un marinajo, che si chiama custode. Ecco perchè questo articolo non gl' impone l' obbligo di trovarsi in persona che *all' ingresso e alla sortita dei porti, seni o fiumi*.

§. 2. L' obbligo richiesto dalla legge, ha per ragione, che siccome questi passaggi il più delle volte pericolosi, esigono sorveglianze per le navi, e per le merci. Quindi vi si richiede maggior perizia e vigilanza, e perciò la legge ha adottata tal disposizione per prevenire l' inconveniente solito ad avvenire, che il capitano facendo ritorno da un lungo viaggio, desiderando sollecito ritorno in seno di sua famiglia, abbandonasse il bastimento, lasciandone la direzione al suo secondo; e così esponendolo a gravi accidenti, e talvolta anche a naufragio.

In generale il capitano dee il meno possibile allontanarsi dal bastimento, ma l' articolo 215 del Codice di Commercio gli fa una legge espressa di esservi di *persona* nello ingresso e nella uscita dei porti, seni o fiumi.

Questa disposizione, tratta dall'art. 13 titolo del capitano, della ordinanza della marina, mitiga l'antichissima legislazione nautica, la quale inibiva altresì ai capitani di dormire senza necessità fuori del loro bordo.

§. 3. Il cap. 26 delle leggi Rodie decide,

che è tenuto del sinistro il capitano il quale durante la notte non si trova sul suo bastimento, se mai questo fa naufragio.

Il dritto anseatico, tit. 3, art. 3, proibisce ai capitani, sotto pena di una ammenda arbitraria, di dormire senza necessità fuori del loro bordo (1).

§. 4. Però, quantunque questa obbligazione non sia più di rigore, ed il bastimento è nel porto o pure ancorato in rada, non sia più vietato al capitano lo scendere a terra, ed anche il dormirvi, ove vi sieno a bordo persone capaci ad aver cura del bastimento; pur nondimeno i capitani o padroni vigilanti sono esatti ad andare a dormire a bordo in un tempo burrascoso, ed allorquando si è incominciato a caricare il bastimento.

§. 5. Questo dovere si rende indispensabile in tempo di guerra, ed allorchè vi è timore dei corsali. Valin riporta, su l' art. 13 titolo del capitano, una ordinanza del 24 agosto 1712 all'uopo emessa in occasione di alcuni bastimenti presi dai corsali nella rada della Roccella. Eccola.

» Sua Maestà essendo stata informata che » dei corsali hanno rapito nella rada della » Roccella varî bastimenti mercantili ivi an» corati, perchè non avevano a bordo alcuni » ufficiali per difenderli, e stimando Sua Mae» stà necessaria di rimediare ad un tanto » abuso il quale potrebbe cagionare la per» dita del commercio marittimo, se non vi si » provvedesse, ha ordinato a tutti i capitani » e padroni di bastimenti, ed agli altri uffi» ciali subalterni, sotto pena di perdere i loro » stipendi e di tre mesi di carcere, *di dormi-* » *re a bordo* dei bastimenti sovra i quali ser» viranno, allorchè saranno ancorati nelle ra» de. Fa Sua Maestà la più espressa proibi» zione agli ufficiali subalterni, sotto le stes» se pene, di uscire dai detti bastimenti *il* » *giorno* senza la permissione dei padroni o » capitani. Comanda ed ordina ».

Comunque egli sia, i motivi che hanno dettato le disposizioni dell' art. 215 del Codice di Commercio sono di una somma saggezza, perchè l'uscita e l'ingresso dei porti, seni o fiumi, sono i passaggi più pericolosi, e che richiedono una più attiva vigilanza.

§. 6. Da un'altra parte, siccome osservava la Corte Reale di Rouen, non era raro il vedere un capitano al suo ritorno, trovandosi nelle vicinanze del suo domicilio, abbandonare il mare, per giungere più prontamente in seno della sua famiglia, e lasciare la direzione della nave al suo secondo, il quale, privo talvolta delle necessarie cognizioni, esponeva il bastimento ed il carico ai più gravi accidenti ed anche al naufragio. Era essenziale di prevenire tali imprudenze da parte dei capitani, obbligandoli ad adempiere esattamente al loro dovere (1).

§. 7. Ad esempio del capitano di bastimento di alto bordo, il capitano, o padrone di un bastimento mercantile debbe egualmente *essere di persona* sul suo bastimento, allorchè si tratta di condurlo in rada, di procurargli un buon ancoraggio, e di metterlo in sicurtà (2).

§. 8. Vero è che il Codice di Com. non pronuncia più contro il capitano colpevole l'ammenda di cui parlavano tanto l'antica legislazione nautica che la ordinanza della marina, ma, in caso di contravvenzione esso lo rende risponsabile di tutti gli avvenimenti, siccome lo dichiara il ripetuto art. 216 del Codice di Commercio.

§. 9. Non solo i capitani, o padroni debbono essere a bordo nell'ingresso e nell' uscita dei fiumi, porti o seni, ma i regolamenti li costringono anche a prendere dei piloti costieri, le funzioni ed i diritti dei quali sono determinati dal decreto del 4 agosto 1823 nel quale fu sancito che per chiamare un pilota prattico a bordo debb' alzarsi alla cima di uno degli alberi una bandiera a tre strisce, di cui due laterali saran di color bleu, e quella di mezzo di color bianco.

§. 10. Nulladimeno sono eccettuati dall'obbligo di prendere un pilota i padroni di grande e piccolo cabottaggio, comandanti dei bastimenti al di sotto di 80 tonnellate, allorchè fanno abitualmente la navigazione

(1) Vedete ibi. Kuricke, p. 704, e Casaregis, disc. 23, n. 69.

(1) Osservaz. della Corte Reale di Rouen, t. 1, p 272.

(2) Argomento preso dall'ordinanza del 1689, tit. 3, art. 5 e 10, e tit. 7, art. 11.

da un porto all'altro, e praticano la imboccatura dei fiumi.

§. 11. Però i proprietari dei bastimenti, i caricanti, e gli altri interessati, possono costringere i capitani maestri, o padroni, a prendere dei piloti, ed hanno la facoltà di chiamarli in giudizio nei casi di avarie, arrenamenti o naufragi, causati dal rifiuto di prendere un pilota — (*Vedete il decreto del 14 dicembre 1806*).

Art. 216. In caso di contravvenzione agli obblighi imposti dai cinque articoli precedenti, il capitano è tenuto di tutti gli accidenti verso gl'interessati del bastimento e del carico.

Sommario.

1.— In quali casi parla la legge della responsabilità del capitano.
2.— Niuna scusa nè per casi fortuiti, vale al capitano per discaricarsi, neanche può essere ammesso a provare, che se anche avesse presenziato sul legno, le perdite sarebbero avvenute
3.— Ragione perchè non si ammette dalla legge, nè scusa, nè pruova.
4.— Diversità dall'antica alla nuova legislazione sull'oggetto.

COMENTO

§. 1. Questa responsabilità dà luogo, per tutt'i casi, qualunque sia la cagione degli accidenti accaduti.

Le ordinanze ed i regolamenti antecedenti al Codice, non avean determinato che imperfettamente le conseguenze che produrrebbe per il capitano la commissione del dover tenere un registro, e di essere munito dei documenti che debbe avere a bordo, di soffrire la visita, e di essere egli stesso presente alla uscita del bastimento.

Il nostro Codice dopo aver fissato con chiarezza negli art. 211, 212, 213, 214 e 215, la obbligazione, per il capitano di tenere un registro in regola; di far visitare il suo bastimento, prima di prendere il carico; di essere di persona sul suo bastimento nello ingresso e nella uscita dei porti, seni o fiumi; di tenere a bordo le carte di proprietà del legno, quello di nazionalità, ruolo di equipaggio, polizze di carico, e noleggio, processo verbale di visita, quietanze di pagamenti o fedi di cauzione delle dogane; e di assicurarsi delle stipe vuote capienti ad esser situate nei luoghi adatti del bastimento, specifica con precisione la pena in cui incorre il capitano, se manca all'adempimento di alcune delle obbligazioni che gli sono imposte da quei cinque articoli. In caso di contravvenzione, egli è tenuto di tutti gli accidenti verso gl'interessati del bastimento e del carico.

Laonde quella risponsabilità ha luogo per tutte le ipotesi; cioè, che il capitano è risponsabile degli accidenti, qualunque sia la cagione da cui procedano, ogni qualvolta egli ha mancato ad una delle obbligazioni a lui imposte dai segnati articoli.

Nella specie, di che trattano i sopraindicati 5 articoli, qualunque sia il danno avvenuto, la responsabilità è sempre la stessa, perchè

la legge non guarda che il fatto, senza indagare i motivi, che lo han prodotto.

§. 2. Non potrebbe dimostrare la forza maggiore, nè i casi fortuiti, nè tampoco essere ammesso a provare che le perdite sarebbero del pari avvenute, sebbene egli fosse stato sul bastimento. Tale è anche la opinione del signor Laporte su l'art. 228 del Codice Francese corrispondente al trascritto articolo 216 del nostro Codice di Commercio.

In fatti, se fosse altramente, se nei casi preveduti dai 5 articoli, il capitano potesse ugualmente trovare la sua scusa nella forza maggiore, sarebbe stato inutile al legislatore di fare all'uopo un articolo particolare, e di mettervi una disposizione penale ed esclusiva. La serie dei detti 5 articoli, sarebbe rimasta sotto l'applicazione dell'art. 218 dello stesso Codice.

§. 3. D'altronde non è da supporsi alcuna forza maggiore che possa impedire al capitano di avere un registro in regola, di visitare il suo bastimento prima di prendere il carico ec., l'adempimento di tutte queste obbligazioni dipende unicamente dalla sua volontà, ed è perciò che egli è in ogni conto risponsabile.

Così dobbiam dire, che qualunque contravenzione ad una delle obbligazioni imposte dagli art. 211, 212, 213, 214 e 215, porta con sè, *de plano*, la responsabilità del capitano, il quale non può scusarsi su la forza maggiore: ma fuori di questa sfera, e per tutte l'altre colpe del capitano che non sono comprese nelle disposizioni di quei quattro articoli, egli può opporre per sua giustificazione i casi fortuiti, la forza maggiore, perchè allora la forza maggiore lo salva dalla responsabilità, conformemente all'art. 218.

Del resto le vecchie disposizioni legislative, in quasi tutti questi casi, punivan con una ammenda arbitraria il capitano colpevole; ma, siccome abbiamo di già avuto occasione di farlo osservare, la multa arbitraria non è più nei principî della nostra legislazione.

Art. 217. Il capitano è tenuto egualmente di ogni danno, che possa avvenire alle mercanzie caricate sopra la coverta del suo bastimento senza il consenso scritto del caricante.

Sommario.

1. Quando cessa la responsabilità del capitano di rifacimento del danno.
2. L'art. 217 ha relazione con i 5 articoli precedenti per le conseguenze.
3. Sentimento del signor Valin sull'oggetto.
4. Motivo di aversi il consenso dei caricanti in iscritto quando trattasi di mercanzie riposte sopra coverta.
5. In caso di getto, a carico di chi ricade il danno derivante dalla tempesta, se vi è permesso scritto del caricante di porre la merce sopra coverta?
6. Quid per gli assicuratori.
7. Riflessione sull'oggetto da farsi dai capitani.

COMENTO

§. 1. Le merci caricate sulla coverta del bastimento, sono certamente esposte a maggior pericolo di quelle che sono riposte sotto-coverta. Siccome è da presumersi, che il caricante non vorrebbe correre un rischio maggiore, così la legge con il trascritto articolo chiama il capitano responsabile di ogni danno, qualora non fusse munito di un consenso in iscritto del caricante istesso.

Di fatti noi abbiamo già veduto, che il capitano è tenuto verso i caricanti d'invigilare alla conservazione delle merci caricate sul suo bordo, che è tenuto a questo riguardo di qualunque colpa, e che la sua responsabilità cessa solamente per effetto della prova della forza maggiore.

Ma qui il capitano è tenuto anche del danno avvenuto per caso fortuito, quando le merci sono state caricate sopra la coverta del bastimento, eccetto quando vi è consenso in iscritto del caricante.

§. 2. Queste parole, *è egualmente tenuto*, legano questo articolo ai 5 articoli precedenti, e lo pongono nella stessa categoria. In tal modo, ogni qualvolta il capitano avrà caricato sovra la coverta del bastimento delle mercanzie, qualunque esse sieno, senza il consenso scritto del caricante, egli sarà perciò solo tenuto di tutti gli accidenti e di tutti i danni avvenuti a tali mercanzie, e non sarà ammesso ad addurre la scusa della forza maggiore, dei casi fortuiti, ec.

§. 3. Si comprende in fatti, osserva Valin » su l'art. 12 del titolo del capitano della » ordinanza della marina, che delle mercan» zie caricate sopra la coverta corrono trop» po rischio in una lunga navigazione, ed » anche quando il bastimento, non potendo » più andare costa costa, è obbligato a pren» dere il largo. Perciò con ragione vien proi» bito al maestro o padrone, conformemente » al cap. 158 del Consolàto, di caricare delle » mercanzie sopra la coverta, se non ha il » consenso espresso dei mercatanti (quale » consenso debbe naturalmente essere pro» vato in iscritto, se la merce oltrepassa il » valore di 100 lire), sotto pena di essere » tenuto in proprio nome di tutto quanto il » danno che potrebbe avvenire ».

§. 4. L'ordinanza della marina si limitava a dire *senza il consenso dei mercatanti*. Il suo commentatore era di avviso, come si vede, che tal consenso doveva essere provato *in iscritto*, se la merce oltrepassa il valore di 100 lire, perchè al di là di questa somma la prova testimoniale non era allora ammessa. Il nuovo Codice di Commercio più preciso e più severo, vuole che il consenso dei caricanti sia indistintamente *per iscritto*, senza potersi ammettere la prova testimoniale in alcun caso, e per quanto piccolo possa essere il valore delle mercanzie. Ciò risulta dai termini dell'art. 217, che non fa distinzione. Però, osserva il signor Delvincourt, se il negato consenso non può provarsi per via di testimoni, non perciò il consenso verbale non può essere provato dalla confessione del caricante (1).

§. 5. Ma è d'uopo far qui una osservazione importante. Se per la salvezza comune si è dovuto gettare in mare delle mercanzie caricate sopra coverta del bastimento anche con consenso scritto del caricante, il ricorso per la contribuzione non può aver luogo contro gli altri mercatanti, siccome vien deciso dall'art. 413 del Codice di commercio. In tal modo la perdita ricadrà o sul caricante che abbia acconsentito a far porre le merci sopra la coverta, o sul capitano che ve le abbia caricate senza lo assenso del proprietario.

§. 6. Lo stesso è relativamente all'assicurazione: in caso di perdita della merce caricata sopra la coverta noi non crediamo che si possa aver ricorso contro gli assicuratori, eccettocchè non fosse stato espressamente stipulato nella polizza, che le mercanzie potrebbero essere caricate sopra la coverta.

§. 7. La facoltà di mettere le mercanzie sopra la coverta del bastimento, allorchè il caricante ha dato il suo consenso *in iscritto*, debbe essere impiegata con molta circospezione per parte del capitano: egli non dee abusarne. Le mercanzie messe su la coverta sopraccaricano necessariamente il bastimento; esso impediscono le manovre, e possono, anche, secondo la loro quantità e l'imbarazzo che danno, contribuire a far perdere il bastimento; di modo che, se per abuso del suo diritto o della permissione accordatagli, il capitano va incontro a' perigli, egli debbe essere tenuto del sinistro, secondo la leg. *1. C. ne quid onore publico etc.* per aver oltre misura caricato il suo bastimento.

Del resto la proibizione della legge è quì della più grande saviezza, perchè la *coverta* è il più alto ponte di un bastimento, e le merci vi sarebbero troppo esposte al cattivo tempo ed a' perigli del mare, sopra tutto in un viaggio di lungo corso. Perciò i caricanti hanno cura di stipulare che le mercanzie saranno caricate *sotto il primo ponte* del bastimento. Messo il caricamento in questo modo, cioè nello spazio da questo ponte sino alla stiva, il capitano è in salvo dalla risponsabilità contro lui pronunziata dall' art. 217 del Codice di commercio.

(1) Delvincourt, Istituzione del dritto comm. t. 2 p. 226, n. 6.

Art. 218. L'obbligazione del capitano non cessa che in forza della pruova degli ostacoli provvegnienti da forza maggiore.

Sommario.

1. — Cosa intender si deve per forza maggiore.
2. — Provata la forza maggiore il capitano è esente da responsabilità.
3. — Casi nei quali la forza maggiore non può essere allegata in discarico del capitano.
4. — Giudizio di un Tribunale straniero nel rincontro, ed osservazioni in contrario.
5. — Differenza tra caso fortuito, e caso impreveduto.
6. — Nostra consegnenza sulla materia che trattasi.
7. — In qual modo debbe farsi dal capitano la pruova della forza maggiore.
8. — La obbligazione del capitano non cessa, che in seguito della prova della forza maggiore.

COMENTO

§. 1. Perchè comprender si possano quali sieno i casi di *forza maggiore*; basta ritenere che sono quelli avvenimenti, che dipendono da un fatto, a cui è impossibile di resistere, e che qualunque prudenza, accortezza, e vigilanza non giungono ad evitare. In tali circostanze cessa la responsabilità del capitano.

§. 2. Dopo di essersi stabilito per principio, che il capitano è tenuto delle colpe, anche lievi, che commette nell'esercizio delle sue funzioni, e che è ugualmente risponsabile delle merci di cui s'incarica, il Codice di commercio non fa cessare simile obbligazione che in seguito della pruova della forza maggiore.

§. 3. Fa però di mestieri non perder qui di vista, che la pruova di forza maggiore non è ammissibile, laddove si tratti della inesecuzione di alcune delle disposizioni degli art. 211, 212, 213, 214, 215 del Codice, che obbligano il capitano, ad onta degli ostacoli di forza maggiore. La prova della forza maggiore può essere addotta dal capitano per tutti gli altri casi, eccetto quelli, che sono preveduti da' cinque articoli da noi già trattati.

§. 4. Alcuni tribunali, sopra tutto il tribunale di commercio di Paimpol, sono stati di avviso, che si ampliava di soverchio l'obbligazione del capitano col farla cessare, solo per effetto della prova della forza maggiore,

ed hanno sostenuto il loro sentimento con delle considerazioni, che a prima giunta non sembrano del tutto prive di fondamento. Ma essi non hanno saputo guardare più oltre, e considerare il sistema generale della responsabilità sotto il suo vero aspetto. Allora molti dubbi e molte difficoltà si dileguano.

Infatti domandiamo col signor Locrè, su l'art. 230 del Codice francese, che corrisponde all'art. 208 del Codice di commercio, di che il capitano è egli tenuto? — Delle sue colpe.

Si dovrà adunque decidere, allorchè si intenderà un'azione di danni-interessi contro il capitano, se vi è colpa per parte sua nei sinistri accidenti, o pure se questi derivano dalla forza maggiore. Si ascolteranno le sue scuse, ed i tribunali giudicheranno, se esse sono ammesse dalla legge.

Ma per sapere se in simile caso sono da ammettersi le scuse del capitano, maestro o padrone, necessario si rende lo esaminare ciò che la stessa legge intende per *forza maggiore*.

« Si chiama forza maggiore, *vis major*, » dice Emèrigon, quella alla quale non si » può resistere: *Cui resisti non potest* (1).

« Si chiamano *casi fortuiti* gli accidenti » che la prudenza umana non saprebbe pre- » vedere: *Fortuitos casus nullum humanum* » *concilium providere potest* (2).

Questi due punti si confondono tra essi. S'intende per caso fortuito una forza maggiore, che non si può prevedere, ed a cui non si può resistere: *Fortuitus casus est cui non potest resisti*, *et cui praecaveri non potest* (3).

Siegue da questa definizione, che qualunque caso possibile a prevedersi e ad evitarsi non è fortuito: *Ubi autem diligentissimus praecavisset, et provvidisset, non dicitur proprie casus fortuitus* (4).

§. 5. Vi ha una gran differenza tra caso fortuito, e caso *impreveduto*. La perdita che avviene per effetto dell'imprudenza o della imperizia del capitano è impreveduta, ma non fortuita: *Improvvisus casus dicitur qui solet imprudentibus contigere* (5).

In una parola, continua il dotto giureconsulto sig. Locrè che noi citiamo, non si mettono nella categoria de' casi fortuiti, che quelli i quali avvengono a malgrado di tutta la prudenza umana: *Quod fato contingit*, *et cuivis patrifamilias*, *quamvis diligentissimo*, *possit contingere* (6).

§. 6. Perciò opiniamo, che qualunque accidente, qualunque perdita, qualunque danno, che avvenga alla cosa da una forza maggiore, che il capitano non poteva prevedere, ed alla quale era a lui impossibile il resistere, non può essere considerato *avvenuto per sua colpa*: egli allora non è più obbligato.

Di qui la conseguenza, che qualunque caso possibile a prevedersi ed a fuggirsi, non è fortuito.

D'allora in poi se l'accidente è stato preceduto da qualche *colpa* che ne è stata la cagion principale o indiretta, la eccezione del caso fortuito non è più ammissibile: *Quando culpa praecessit casum*, *tunc casus fortuitus non excusat*.

Nella stessa categoria degli ostacoli di forza maggiore vanno necessariamente compresi gli accidenti del mare accompagnati da pericolo, e che sono cotanto numerosi, siccome osserva Tacito ne' suoi annali, lib. 14. Non invano l'art. 230 del Codice di commercio ordina al capitano di enunciare nel suo rapporto i rischi che ha corsi; egli si è per far giudicare se le circostanze lo rendono degno di scusa.

Ma cessando l'obbligazione del capitano per effetto della pruova degli ostacoli provegnenti da forza maggiore, in qual modo debbe tal prova essere fornita?

§. 7. Questa prova debbe esser sommini-

(1) L. 15, §. 7, ff. locati; l. 25, §. 6, ff. eod.

(2) L. 2, §. 7, ff. *de administratione rerum ad civitates pertinentium*; l. 6, C. *de pignor. act.*

(3) Vedete Cujacio su la rubrica del Codice *de locato*.

Casaregis, Disc. 23, n. 38.

Stracca, gl. 22.

(4) Vedete Santerna, part. 3, n. 65.

(5) Vedete Santerna *d. loco*.

(6) L. 11, §. 5, *ff. de minoribus*. Vedete Emèrigon, t. 1, p. 358.

strata nelle forme determinate e dall'articolo 211, il quale obbliga il capitano ad avere un registro in regola, ove segna tutto ciò che è relativo al suo carico, e dagli art. 230 e seg., i quali prescrivono al capitano di far un rapporto tutte le volte che approda in un luogo, e regolano il modo di farlo e di verificarlo. Si debbe infatti, siccome osserva la Corte di appello di Rouen, trovare la convinzione, o almeno la enunciazione de' casi di forza maggiore nell'adempimento de' doveri imposti al capitano dall'art. 211 vale a dire, in un registro, in un giornale di rotta, ben tenuto. La condotta del capitano si giudica inoltre da' processi verbali che egli deposita al suo arrivo, purchè però tali rapporti sieno verificati, conformemente all' articolo 230, giacchè senza questa verificazione, la quale è indispensabile, secondo lo spirito, ed il testo della legge, i detti, le dichiarazioni, i rapporti del capitano non possono meritare alcuna fiducia innanzi a' tribunali. Ma pure, nello stabilire che i rapporti non verificati non sono ammessi a discarico del capitano, e non fanno fede in giudizio, l'art. 235 decide, che i rapporti verificati faranno prova, e che è concessa alle parti la pruova contraria.

§. 8. Ma non dobbiamo perder di vista, che per l'art. 208 del Codice di commercio, essendo il capitano tenuto delle sue colpe, anche lievi, commesse nell'esercizio delle sue funzioni, la legge presume la *colpa*, anzi che il *caso fortuito*, perchè dice testualmente, che l'obbligazione del capitano non cessa che in seguito della prova della forza maggiore.

Art. 219. Il capitano e le persone dell' equipaggio che sono a bordo, o che si rendono a bordo sopra le scialuppe per far vela, non possono essere arrestati per debiti civili, purchè non sieno debiti contratti per lo viaggio: ed anche in questo ultimo caso non possono essere arrestate, se danno sicurtà di adempiere il pagamento fra otto giorni.

Sommario

1. — Donde ha origine tal savia proibizione.
2. — Circostanze che deggion concorrere per godere di tal beneficio.
3. — Quali sono i debiti contratti per il viaggio.
4. — Sentimento di Emèrigon sull' art. 231 del Codice francese che corrisponde al nostro art. 219.
5. — Osservazione contro tal sentimento.
6. — Opinione di Valin sull'oggetto.
7. — Osservazione da farsi sulla materia di che trattasi riferibile a taluni individui, per debiti di vitto.
8. — Debiti contratti per alimenti che non possono godere del beneficio.
9. — Altra osservazione sugli alimenti.
10. — Quando anche il debito nasce per il viaggio a farsi, può essere liberato l' individuo mercè sicurtà.
11. — Chi può essere fidejussore.
12. — Motivo della legge quale permette che il debitore dia malleveria.
13. — L'art. 219 dee essere considerato con i stessi principî dell' art. 708, dello stesso Codice di commercio.
14. — Quali sono gli effetti, e la estensione della malleveria.
15. — Durata della malleveria.
16. — Il creditore può ancora far uso del suo dritto sovra i beni del suo debitore.
17. — Eccezione a questa regola.
18. — Altra eccezione alla regola comune per i stranieri.
19. — L' art. 219 è applicabile anche ai capitani ed equipaggi dei bastimenti stranieri?
20. — Il beneficio concesso per i debiti civili non si estende per i reati.
21. — Ragione del perchè trattandosi di misfatti, e di delitti non può godersi del beneficio concesso per i debiti civili.

COMENTO

§. 1. Questa saggia proibizione è presa dalla legge 3 del Codice *de navicularîis*, dalla legge unica del Codice *de nundinis*, e più particolarmente dall'art. 6 dell'ordinanza di Wisbùry, il quale è così concepito: « È proibito di arrestare e di far prigione per debiti » il maestro, il pilota o i marinari, sul bastimento, allorchè son pronti a far vela ec.» L'ordinanza della marina, art. 14, tit. *Del Capitano* avea aggiunto, *meno che per i debiti contratti per quel viaggio*. Il favore del commercio marittimo, dice Valin, e l' interesse che hanno ordinariamente tante persone di non far ritardare il viaggio di un bastimento, richiedevano naturalmente che esso non fosse infatti ritardato da un inte-

resse meramente civile, particolare e non privilegiato.

§. 2. Però l'ordinanza della marina dava luogo a serie difficoltà, e sembrava esigere, che il capitano e le persone dell'equipaggio fossero necessariamente *a bordo*, per godere di questa eccezione alla regola comune, lo che si faceva osservare dal suo comentatore che queste parole dell'ordinanza, *essendo a bordo*, non doveano esser prese alla lettera, in modo che non potessero intendersi del caso delle ultime scialuppe, nelle quali si imbarcano il capitano ed il rimanente della sua gente; quindi, o che fossero di già imbarcati su le scialuppe, o che fossero ancora su la strada del porto, essi non poteano essere arrestati, da che trovandosi in tali casi, era lo stesso come se fossero stati a bordo.

D'altronde quest'aggiunzione dell'ordinanza della marina, *meno che per i debiti contratti per quel viaggio*, sembrava togliere al capitano ed alle persone del suo equipaggio ogni mezzo possibile di sottrarsi in questo caso all'arresto personale; il che poteva portare degli impedimenti assai funesti alle spedizioni marittime.

Ma il Codice di commercio, art. 219 ha voluto con tal disposizione favorire la navigazione che riguarda l'interesse di molti; tali sono i caricanti, gli assicuratori ec. onde il viaggio non sia ritardato; in una parola si ha avuto di mira il pubblico bene. Il debito civile riguardo all'interesse particolare di un sol creditore dee posporsi; e quindi d'altra parte ha fatto cessare ogni controversia su questo proposito; di modo che oggidì basta che il capitano e le persone dell'equipaggio sieno nelle scialuppe, od anche su la strada del porto per imbarcarsi, per non poter più essere arrestati. Nulladimeno fa d'uopo che il bastimento sia pronto a far vela; giacchè altrimenti l'arresto sarebbe valevolmente fatto, anche sul bastimento: *Exceptio firmat regulam in caeteris*.

Sotto il secondo rapporto eglino non possono parimenti essere arrestati, se danno *cauzione*.

§. 3. « Il capitano, dice l'art. 219 del Codice di commercio, e le persone dell'equipaggio che sono a bordo, o che si rendono » a bordo sopra le scialuppe per far vela, » non possono essere arrestati per debiti civili, purchè non sieno debiti contratti per » lo viaggio, ed anche, in questo caso, non » possono essere arrestate, se danno sicurtà » per il pagamento ».

Tale è il caso, per esempio, della compra delle vele, delle ancore, de' cordami fatta dal capitano. Siccome senza tali cose il bastimento non avrebbe potuto partire, e mettersi in istato di veleggiare, così la legge ha data una preferenza, l'ha reso privilegiato. Quindi il capitano non potrebbe invocare la disposizione a suo favore, a meno che non dia cauzione di pagare fra otto giorni, giusta l'ultimo comma dell'art. 708 del nostro Codice di commercio. La legge con ordinare tal sicurtà mentre da una parte ha favorita la navigazione, ha voluto però dall'altra, che il creditore fosse sicuro del suo avere, e ciò perchè ognuno si spinga a fare de' fidi al capitano, alle persone dell'equipaggio, e così concorrere al ben essere del commercio, che seco porta il vantaggio generale.

§. 4. Emèrigon, Trattato delle assicurazioni, cap. 20, sez. 7, §. 3, era di avviso, che in niun caso si poteano arrestare i marini sul loro bastimento, allorchè vi abitano e vi lavorano, e si fonda sul perchè il bastimento è la casa del capitano e delle persone dell'equipaggio, e niuno può, per debiti civili esser preso nella sua casa di abitazione. Ma oltre a che, quest'opinione è in opposizione con le leggi antiche e con la legge nuova; la ragione adottata da questo dotto giureconsulto non sarebbe oggidì più di alcun peso, poichè, giusta l'art. 864, n. 5, del Cod. di procedura civile, qualunque persona può essere arrestata anche nella casa propria, per debiti civili, in virtù dell'ordinanza speciale del presidente del tribunale civile.

Del resto era giusto che il pretesto del viaggio non potesse sottrarre i debitori alle obbligazioni da loro contratto per mettersi in istato d'imprenderlo, e senza le quali essi non lo avrebbero eseguito, almeno tanto utilmente per loro.

§. 6. Dice il signor Valin, che tali debiti sono privilegiati e provvisori, e s'intendono

per *debiti contratti per lo viaggio*, quelli fatti, a cagion d'esempio, per lo bagaglio, e gli abiti comperati in occasione del viaggio, o per compre di effetti e di mercanzie, di paccottiglie pagabili danaro contante e caricate a bordo, o per nutrimento ec., allorquando si è ottenulo l'arresto personale pel pagamento di queste spese.

§. 7. Io non parlo per ciò che riguarda i marini, delle spese di mantenimento fatte prima che l'armatore avesse incominciato a nutrirli, le quali sono oggetto di un'azione ordinaria contro i debitori, perchè non hanno luogo ad azione contra l'armatore o il capitano; nè tampoco parlo delle spese fatte alla bettola o alla osteria dopo ciò che si chiama *la marmitta stabilita a bordo*, perchè è inibito ai bettolieri o agli osti di dar da mangiare presso di loro, o pure di prestare del denaro ai marinari, senza il consenso del padrone o capitano, che se ne sarà reso mallevadore.

§. 8. Sono da considerarsi soltanto le spese del padrone o capitano, tanto per il suo nutrimento, quanto per quello delle persone del suo equipaggio, per il pagamento delle quali, essendosi egli reso mallevadore, può essere condannato all'arresto personale, ed essere arrestato, in mancanza di tal pagamento.

§. 9. Però è d'uopo far osservare con Valin, che appena l'armatore ha cominciato ad alimentare l'equipaggio a bordo, non debbe essere più permesso al capitano, nè alle persone dell'equipaggio di desinare alla osteria o alla bettola, allorchè vengono in terra, anche se si venissero per lo servizio del bastimento, senza il consenso dell'armatore; altrimenti ne rimangono personalmente risponsabili. Ma in questo caso i bettolieri attendono la partenza del bastimento, per reclamare il loro credito, ed allora è sempre provvisoriamente condannato l'armatore, perchè tenuto delle azioni del capitano, il cui torto è dubbio, e sopra i salari del quale rimane ognor salvo il dritto di ripetizione.

§. 10. Per effetto del favore accordato al commercio marittimo, anche quando il debito è per lo viaggio che si va ad imprendere, il capitano e le persone del suo equipaggio possono ancora ottenere la loro libertà col dare un fidejussore.

§. 11. Ma quali sono le qualità richieste per questo fidejussore? Se si tratta di un semplice particolare che non fa commercio, egli debbe unire le condizioni prescritte dall'articolo 1890 delle nostre LL.CC. così espresso.

» Art. 1890—Il debitore obbligato a dar
» fidejussore dee presentar persona capace
» di contrattare, che possegga beni suffi-
» cienti per cautelare l'oggetto della obbliga-
» zione, e che abbia il suo domicilio nella
» giurisdizione della G. C. civile in cui dee
» prestarsi la sicurtà (1) ».

Se al contrario il fidejussore è un commerciante, egli non è obbligato di fare enumerazione dei suoi beni, secondo l'art. 1890 dello stesso Codice, perchè il credito e la reputazione sono gli effetti più solidi dei commercianti. In tal modo è sufficiente in questo caso, che il fidejussore sia notoriamente solvibile ed accreditato.

§. 12. Si comprende facilmente il motivo della indulgenza della legge, che accorda qui la facoltà di mallevare. Essa non vuole che colui, il quale va creditore di una tenuissima somma, possa, per un suo male umore, irrevocabilmente arrestare la partenza di un bastimento carico di merci considerabili appartenenti a più caricanti. L'interesse del commercio, che è sì fortemente legato alla fortuna pubblica, vi si oppone. Il creditore ha sufficiente sicurtà nella persona di un fidejussore solvibile, verso il quale egli sperimenta d'altronde tutt'i dritti che ha contro il debitore principale.

Se si può supporre, che senza i debiti di cui si reclama il pagamento, il bastimento non sarebbe messo in istato di far vela, l'attività della navigazione, l'interesse dei terzi, il favore delle spedizioni marittime, giustificano il sagrifizio temporario e lieve del dritto di un creditore spesse volte anche negligente; ed in questo caso, siccome osservava l'oratore del Governo in Francia *una malleveria concilia tutti gl'interessi*.

§. 13. Un bastimento pronto a far vela non può giammai essere sequestrato, giusta

(1) L. 32, § 2, L. 58, *ff. de fidejuss., et mandat*; L. II, § 11 et 12 *ff. de administr. rerum ad civitatem pertinentium.*

l'art. 708, del Codice di Commercio, allorchè vi ha malleveria. Non sarebbe egli determinare indirettamente il sequestro sul bastimento, ad impedirne la partenza, col permettere di arrestare il capitano, le persone dell'equipaggio, ad onta della malleverià offerta e ricevuta? I principi dell'art. 219, sono la conseguenza di quei stabiliti nell'art. 708 di sopra indicato.

§. 14. Ma quali sono gli effetti e la estensione di questa malleveria?

In primo luogo, la partenza del bastimento senza alcun ritardo: in secondo luogo la obbligazione del mallevadore di pagare il debito all'epoca in cui il bastimento ha terminato il suo viaggio, siccome è determinato nella patente, qualora il debitore non paghi. Se così non fosse, se il mallevadore dovesse al contrario pagare all'istante, la malleveria sarebbe un atto inutile, siccome osserva il signor Locrè, e con lui il signor Pardessus, e sarebbe molto più semplice di dare il danaro prontamente; d' altronde il pagamento fa anche cessare la prigionia. In questa ipotesi la malleveria non avrebbe oggetto.

Vero è che il mallevadore non essendo obbligato di pagare che all' epoca del viaggio terminato, questa dilazione cambia la condizione del creditore, il quale aveva dritto al pronto pagamento; ma i grandi interessi della navigazione, gl' interessi che hanno tante persone sovra un bastimento debbono necessariamente prevalere su l' interesse di un particolare, che si trova d' altronde guarentito da un mallevadore solvibile.

La malleverìa fa sparire l' arresto personale, e da quello istante il creditore non ha più alcun mezzo per arrestare il suo debitore al momento della partenza; egli debbe necessariamente attendere il suo ritorno per il pagamento. Il mallevadore gode dello stesso vantaggio.

§. 15. Così, se il favore del commercio ha fatto ammettere la malleveria, tal favore debbe del pari necessariamente fissarne la durata al termine del viaggio. Tutto è positivo in materia commerciale. Le leggi di commercio sono quasi sempre delle eccezioni al dritto comune, e per giugnere ad un sistema certo di applicazione, fa mestieri penetrarsi bene del loro motivo e loro scopo.

§. 16. Nulladimeno, siccome il favore della legge ad altro non ha rapporto se non alla persona del capitano e della gente del suo equipaggio, è d'uopo far osservare con Valin, *loco citato*, che il creditore, chiunque egli sia, può far uso del suo diritto sovra tutt' i beni del suo debitore, anche su le merci, e su gli effetti di già caricati a bordo, che può sequestrare e far discaricare, pagando però, il mezzo nolo, le spese di caricamento, quelle fatte per discaricare e ricaricare le altre merci che sarebbe necessario muover di luogo, e le spese del ritardo.

È un principio stabilito dall' art. 6 della ordinanza di Wisbuy, che noi abbiamo di già citato, e che dice: « Ma il creditore potrà far » sequestrare e vendere ciò che troverà nel » bastimento di proprietà del suo debitore».

§. 17. Però il creditore non può sequestrare la cassa del capitano e della gente dell'equipaggio contenente il loro bagaglio e le loro armi, perchè sarebbe indirettamente impedirli d'imbarcarsi, e privarli di un soccorso di cui hanno sommo bisogno nel viaggio.

§. 18. Presso di noi gli stranieri sono obbligati a dar cauzione, ***judicatum solvi***, allorchè sono attori, eccetto in materie commerciali a motivo del favore del commercio, e perchè, essendo invitati a venire e negoziare nel regno, è giusto che siano trattati al pari dei nazionali.

§. 19. In seguito di ciò si domanda l'art, 219, del Codice di Commercio sia applicabile ai capitani ed agli equipaggi dei bastimenti stranieri.

Noi, seguendo il signor Boucher; siamo di avviso, che sarebbe troppo pericoloso in questa ipotesi far loro godere la stessa eccezione di cui godono i nazionali, perchè essi sono mandatari anzichè commercianti, e perchè d'altronde nulla lasciano nel luogo che possa assicurare il pagamento dei loro debiti, laddove eglino più non facessero ritorno. Ove sarebbe la guarentia dei nazionali che loro avrebbero fatte delle anticipazioni? Si debbe adunque almeno pretendere da essi un

mallevadore solvibile: ma in questo caso si debbe lasciarli partire, perchè il commercio marittimo è del dritto delle genti, e perchè è dell'interesse dei nazionali, e degli stranieri, che esso si facesse senza ostacolo.

§. 20. Se il capitano e le persone dell'equipaggio di un bastimento pronto a far vela non possono essere arrestate per debiti civili, essendo a bordo, o sulle scialuppe per rendervisi, tutt' altro sarà, ove si tratti di misfatti o delitti.

Se dunque il capitano o un uomo dell'equipaggio si trovasse soggetto ad un mandato di arresto o ad una condanna per misfatto, o delitto, ambedue possono essere arrestati, anche a bordo, ed al momento in cui sta per salpare. Valin è inoltre di opinione, che l'arresto può aver luogo per la esecuzione di una condanna di spese in materia criminale (1).

§. 21. Il favore della legge cessa, allorchè vengono a conflitto l'interesse particolare, e l'interesse più potente dell'ordine pubblico, della società. L'interesse generale riposa alla ombra delle leggi; esso debbe prevalere sovente tutte le considerazioni dell' interesse privato.

(1) Ved. Valin su l'art. 14, tit. *del Capitano*.

Art. 220. Il capitano nel luogo della dimora dei proprietarî, o dei loro procuratori, non può senza loro autorizzazione speciale far lavorare al racconciamento del bastimento comprar vele, sarte, ed altri arnesi per lo bastimento, prender a tale effetto del denaro sul corpo del bastimento, nè noleggiare il bastimento.

Sommario.

1. — Nel luogo dove esiste l' armatore, o suo rappresentante, il capitano nulla può fare senza il loro consenso.
2. — Le operazioni del capitano senza consenso dei proprietarii del legno, l' obbligano nel nome proprio, ed i creditori non hanno azione *esercitoria*.
3. — Sentimento di Pothier sull' oggetto.
4. — Legislazione Francese prima e dopo il Codice.
5. — Conseguenze.
6. — Se il capitano ha eseguito il necessario il proprietario è tenuto all' adempimento.
7. — Il terzo che in buona fede contratta con il capitano, ha dritto sull'intero bastimento per effetto della sua buona fede.
8. — Osservazioni di Valin su tale oggetto.
9. — La sentenza per il capitano ha coloro che han trattato con esso, equivale a consenso da parte del proprietario o armatori.
10. — Il capitano non può noleggiare il legno, quando i proprietarii sono nel luogo.
11. — Osservazioni contrarie di Emèrigon.
12. — Sentimento di Pothier.
13. — Giureprudenza Francese sulla materia prima del Codice.
14. — Uso appo noi del piccolo cabottaggio.
15. — Quando il noleggio si reputa valido fatto con il capitano.
16. — Esempio di Valin.

COMENTO.

§. 1. Si è già veduto che il capitano è il mandatario de' proprietarî del bastimento, e con tal divisa può fare tutto quello che i proprietarî stessi far potrebbero. Nè è men vero ch'è un dovere del capitano d'invigilare al riattamento del bastimento, come altresì a tutto ciò che è necessario pel viaggio: ma, quando il proprietario è sul luogo, cessa il tacito mandato che il capitano ha per legge, quindi non può costui nulla fare senza prevenirlo, e senza ottenere il suo consenso. Lo stesso è a dirsi se in vece del proprietario vi fosse un suo rappresentante.

§. 2. La legge con l' articolo soprascritto chiaramente dice, che ove esiste l'armatore, cessa il tacito mandato ricevuto che ha il capitano per la legge istessa, lo scopo del quale

mandato è la utilità, la necessità della navigazione dei luoghi in cui l'armatore non dimora, ed in conseguenza costui non è tenuto in faccia ai terzi se essi contrattano col capitano senza la di lui speciale autorizzazione, quindi non hanno azione esercitoria : il capitano sarà solamente tenuto nel nome proprio, sperimentandosi i dritti sopra i suoi beni, e sovra la porzione del bastimento ancora, laddove lo stesso capitano fosse comproprietario.

»§.3.Il capitano, come dice Pothier, trat» tando del contratto a cambio marittimo n. » 55 non è veramente *padrone* che dopo aver » messo alla vela. Sino a quel momento egli è » sottomesso agli ordini degli armatori, che » hanno la facoltà di destituirlo a loro piacere, » conformemente all'art. 215, del Codice di » Commercio da noi già analizzato, nulla adun» que di essenziale potrebbe egli fare senza il » concorso dei proprietari, allorchè si trova » nel luogo della loro dimora. Generalmente, il » mandato del capitano in altro non consiste, » se non, nel dirigere il bastimento, e nel » farvi tutte le riparazioni che non possono » fare gli armatori a cagione della loro lonta» nanza che i proprietari sono reputati non » aver incaricato il *padrone*, per gli affari » del bastimento, che in caso di loro assenza, » e per quello, che non possono comodamen» te fare da per sè stessi ».

§. 4. Il consolato del mare, cap. 236, decide che nel luogo della dimora dei proprietari il capitano debbe avere il loro assenso per comperare gli attrezzi necessari del bastimento.

La ordinanza della Confederazione-Teutonica, art. 3 e 4 inibisce ugualmente al padrone di fare *senza saputa dei proprietari* delle riparazioni al bastimento, alle vele, ed al cordame, sotto pena di farle a proprie spese, menochè in paese straniero, ed in caso di necessità. L'art. 58 gli vieta parimenti di noleggiare il bastimento.

La ordinanza del 1584, e quella del 1681, art. 17, titolo del capitano, contengono a un dipresso la stessa disposizione.

In fine l'art. 232 del Codice Francese uguale all'art. 220 del nostro Codice, ordina: « Il capitano, nel luogo della dimora dei » proprietari o dei loro procuratori, non può » senza loro autorizzazione speciale far lavo» rare al racconciamento del bastimento, » comperar vele, sarte ed altri arnesi per » lo bastimento, prendere a tale effetto da» naro sul corpo del bastimento, nè noleg» giare il bastimento ».

§. 5. Risulta da tutti questi testi, che, facendosi l'armamento nel luogo della dimora dell' armatore o del commessionato che lo rappresenta, il capitano non potrebbe ordinare il racconciamento, comperar vele, sarte, o altri arnesi per il bastimento, nè prendere a tale effetto in qualunque siasi modo denaro ad imprestito sul corpo e su la chiglia del bastimento, sugli attrezzi e su gli arredi, se non ha il consenso formale del proprietario o dell'armatore in iscritto, altrimenti egli sarà tenuto di pagare in nome proprio, senza alcun ricorso; ed il mutuante non avrà ipoteca o privilegio che su la porzione del capitano, il quale resta solo obbligato (1).

§. 6. Però, se il capitano ha fatto il *puro necessario*; e lo ha fatto alle migliori condizioni possibili; se giustifica che il danaro è stato utilmente impiegato ai bisogni del bastimento, certo è che può costringere gli armatori a rendersi mallevadori delle obbligazioni da lui contratte, ed è certo, che coloro i quali han contrattato col capitano, hanno l'azione *de in rem verso* contra gli armatori; le obbligazioni del capitano gli hanno arricchiti in proporzione—*Nemo enim aequum est, cum alterius detrimento completari* (2).

§. 7. Inoltre, se il terzo che ha fatto delle somministrazioni al capitano, il quale per altro era munito di un mandato legale, ignorava che i proprietari avessero dei corrispondenti o procuratori nel luogo, questo terzo avrebbe azione su la totalità del bastimento per effetto della sua buona fede. Questa azione è sopra tutto giusta, se non vi ha eccesso nelle somministrazioni, e se queste sono state di assoluta necessità.

(1) Pothier, loco citato. Casaregis disc. 71 n. 25 e 27.

(2) Veggasi l'art. 65 dell'ordinanza di marina di Wisbuy. Emèrigon cont. a camb. mar. cap 4 sez. 8. Valin sull'art. 17 ordinanza di marina Francese titolo del capitano.

§. 8. Nulladimeno dobbiamo avvertire, dice Valin, che siccome non è in questa ipotesi in poter del capitano di far correre un rischio a' proprietari, questi possono, laddove il danaro da esso preso ad imprestito sia a cambio marittimo, lasciare al capitano l'imprestito per suo conto, rimborsandolo delle spese convenevolmente fatte. Tale è d'altronde lo spirito dell'art. 321 del Codice di commercio, il quale non distingue se il danaro sia stato o nò impiegato alle necessità del bastimento.

Lo stesso sarebbe, se il capitano avesse una porzione al bastimento, giacchè non è a lui permesso di fare imprestiti a cambio marittimo, che sino a concorrenza della sua porzione. Il padrone, essendo nel suo paese, non potrà prendere danaro a cambio marittimo, che in proporzione della sua porzione al bastimento; e, facendo il contrario, le altre porzioni non vi saranno tenute nè obbligate: non potrà ugualmente prendere alcun nolo senza la saputa ed il consenso de' suoi comproprietarî (1).

§. 9. Un solo caso di eccezione vi sarebbe a questo principio incontestabile, ed è quello riportato da Pothier, *loco citato*. Se il padrone, proprietario di una porzione del bastimento, avesse citato i suoi comproprietarî per contribuire a delle spese necessarie da farsi al bastimento, e che, dopo il loro rifiuto, egli fosse stato dal giudice autorizzato a prendere danaro ad imprestito, a cambio marittimo, per farle, il mutuante, in forza della sentenza, avrebbe privilegio su le porzioni de' proprietarî che hanno ricusato di contribuire, sebbene non abbiano acconsentito al prestito; giacchè la sentenza, che autorizza il padrone a prendere ad imprestito, supplisce ed equivale in questo caso al loro consenso.

§. 10. È evidente che il capitano non può del pari noleggiare il bastimento senza l'assenso de' proprietarî, che dimorano nel luogo, o de' loro procuratori, niuno potrebbe disporre da sè della cosa altrui. Valin giunge anche a dire che « se mai il proprietario del « bastimento avesse antecedentemente dato » un generale potere per iscritto al suo capitano, tal potere sarebbe sospeso di pie» no dritto sino a tanto il proprietario è nel » luogo, vale a dire, che il proprietario po» trebbe allora far annullare il contratto di » noleggio, e farne un altro dal canto suo, » qualora non abbia egli tacitamente o for» malmente approvato quello del capitano; » locchè dipende dalle circostanze (2) ».

§. 11. Al contrario Emèrigon è di parere, che la proibizione non deve avere effetto, se non relativamente al proprietario ed al capitano, a fine di soggettare questo ultimo ad un ricorso per indennizzazione, se vi ha luogo, ma che riguarda a'terzi, l'atto di noleggio è valevole, essendo sempre supposto, per ciò che lo concerne, il consenso de' proprietarî (3).

§. 12. Pothier dopo aver discusso le ragioni favorevoli e contrarie a queste due opinioni, osserva che il noleggio del bastimento fatto dal padrone nel luogo della dimora de' proprietarî senza loro saputa, non obbliga in verità i proprietarî, ma non lascia perciò di essere valevole tra il padrone ed i noleggiatori, i quali possono costringere il padrone a' danni-interessi in loro favore, ove egli non potesse adempiere alla sua obbligazione; che al pari di tutti gli altri contratti di locazione, il contratto non cessa di esser valevole, quantunque il locatore abbia dato in fitto una cosa non sua, e che non avea il dritto di affittare (4).

§. 13. Sotto l'impero dell'ordinanza della Marina, la cui disposizione non è in qualche modo che consultiva, era permesso di esser diviso di parere, su questo punto di difficoltà: ma la legge nuova è quasi imperativa nella sua proibizione: il capitano *non può, senza loro autorizzazione speciale, noleggiare il bastimento.*

Per la qual cosa, in caso di non consenso de' proprietarî, il capitano sarebbe necessariamente tenuto della esecuzione del contratto di noleggio, e di tutt' i danni-interessi verso i noleggiatori, per averli ingannati.

(1) Ved. art. 58 della Confederazione Teutonica.

(2) Ved. Valin sull'art. 2, titolo *dei contratti di noleggio*.
(3) Ved. Emèrigon, t. 2, p. 426.
(4) Ved. Pothier, *Contratto di noleggio*, n. 43.

§. 14. Però si usa di ordinario far capo dal capitano per dei noleggi parziali, sopra tutto per la navigazione di piccolo cabotaggio, perchè su questo oggetto, i proprietarì si rimettono quasi sempre a' capitani, i quali dal canto loro hanno cura di tenerne informati i proprietarî.

L'ordine delle cose, il bene del commercio, la fede pubblica, sembrano opporsi in questo caso a delle eccezioni per parte dei proprietarî relativamente a' terzi. Le circostanze e la buona fede de' noleggiatori debbono essere di un gran peso agli occhi del giudice.

§. 15. Se poi tutt' i proprietarî non dimorano nel luogo, e non ve ne ha alcuno che sia scelto dagli altri per dirigere il noleggio del bastimento, allora il noleggio conchiuso col capitano è incontestabilmente valevole; altrimenti vi sarebbe da temere i monopolî e le macchinazioni che potrebbero essere praticate da' proprietarî e da' loro capitani in detrimento de' noleggiatori.

Ma il noleggiatore*, sotto pretesto che il capitano avrà noleggiato senza l'assenso del proprietario, e che questi potrà non riconoscere il noleggio, non può esimersi dall'obbligazione di adempiere al contratto, sino a tanto che il proprietario non lo ricusi. Il silenzio di quest' ultimo è una tacita acquiescenza. Avviene per il noleggiatore, osserva Valin, lo stesso che per colui il quale ha contratto con una donna maritata non autorizzata da suo marito; benchè la donna, dal canto suo, non sia valevolmente obbligata, pur nondimeno, se essa e suo marito approvano il contratto, sono ambedue in dritto di costringere quello che ha contrattato con lei a soddisfare la sua obbligazione.

Art. 221. Se il bastimento fosse noleggiato di consenso de' proprietari, e qualcuno di essi rifiutasse di contribuire alle spese necessarie per la spedizione, il capitano potrà in questo caso, 24 ore dopo l'intimazione fatta a chi rifiuta di dare il suo contingente, prender danaro a cambio marittimo per conto dei refrattari, e sulla loro porzione d'interesse sul bastimento con autorizzazione del Giudice.

Sommario.

1.—Il noleggiatore tiene azione contro il capitano ed il proprietario, per l'esecuzione del contratto di affitto.
2.—Eccezione all'art. 220 e l'art. 221 trascritto.
3.—Regolamenti francesi sull'oggetto.
4.—Norma da tenersi dal capitano in caso di non concorrenza dei proprietari alle spese per la spedizione.
5.—Lo stesso dritto, e con medesimo modo di procedura hanno i comproprietari contro gli altri compadroni, che sonosi negati a contribuire.
6.—Sentimento di Emèrigon sull'oggetto.
7.—Opinione nostra.

§. 1. Il bastimento essendo noleggiato dal capitano, e dal proprietario, o dal primo solo col consenso del secondo, il noleggiatore ha azione contro essi tutti per obbligarli ad eseguire il contratto di affitto. In conseguenza i proprietari possono essere rispettivamente costretti a dare il loro contingente per mettere il bastimento in istato di fare il viaggio. Questi altresì è un caso nel quale il capitano, o maestro può farveli condannare sia egli interessato o no nel bastimento. Mancandosi da essi di soddisfare a quest'obbligazione, può egli esser autorizzato a prender danaro a cambio marittimo, per conto di quei che ricusano.

§. 2. L'art. 221 sopra trascritto, è un'eccezione dell'art. 220 del Codice di commercio, il quale proibisce al capitano, come si è veduto, di noleggiare il bastimento senza il consenso de' proprietari nel luogo delle loro dimore.

§. 3. Il Consolato del mare, cap. 46, dice anche che « se alcuni de' quiratari (comproprietari) non possono dare il loro rispettivo contigente, il padrone ve li può costringere per la via della giustizia, ed è nel dritto di prender danaro ad imprestito per conto loro, obbligando la loro porzione al pagamento delle somme prese in prestito».

L' ordinanza della Confederazione-Teuto-

nica, art. 11, dice del pari che « Il proprie-
» tario,il quale è in mora per la sua porzio-
» ne, pagherà l'ammenda di 200 lire, e che
» il padrone potrà inoltre prendere danaro
» a cambio marittimo su la porzione del pro-
» prietario in mora ».

L'art.18, titolo del capitano dell'ordinanza della marina, dà la stessa facoltà al capitano, e gli permette di esercitarla 24 ore dopo aver fatto l'intimazione al proprietario che ricusa il suo contingente.

Siccome il bastimento vien noleggiato dai proprietarî e dal capitano, o dal solo capitano, col loro consenso; siccome il noleggiatore ha per conseguenza azione contro essi tutti per costrignerlo all'adempimento del contratto di noleggio, così è giusto, che i proprietarî possono scambievolmente obbligarsi per dare il loro contingente onde mettere il bastimento in istato da fare il viaggio.

§. 4. Il capitano debbe in prima fare la intimazione a coloro che si ricusano; indi, 24 ore dopo, egli debbe presentare un'istanza al giudice accompagnata dall' originale dell'intimazione, chiedendogli l'autorizzazione di prender danaro per conto di quei che han mancato di dare il loro contingente.

Quando la legge si serve della voce *giudice*, si debbe intendere il tribunale di commercio, o, in mancanza, il tribunale civile che ne fa le veci, o, in difetto dell'uno e dell'altro, il giudice di pace del circondario, arg. dall'art. 222 del Cod. di com.

Non è necessario di citare in giudizio, la legge non lo richiede; ed in fatti tale procedura porterebbe troppo a lungo.

Lo stesso debbe essere relativamente ai proprietarî non domiciliati nel luogo dell'armamento. Se ivi eglino hanno de' rappresentanti, ovvero de' proccuratori che siano stati indicati al capitano, questi sarà tenuto di fare contro tali rappresentanti o procuratori la medesima procedura, onde poter valevolmente prendere denaro a cambio marittimo per conto di que' proprietarî rappresentanti, i quali sarebbero in mora di dare il loro contingente.

Non è necessario, perchè vi sia luogo all'applicazione di questo articolo, che il consenso di tutt'i proprietarî del bastimento sia unanime, egli è sufficiente che il bastimento sia stato noleggiato col consentimento di coloro che hanno la maggior parte della proprietà, cioè col consentimento della maggioranza in interesse. Ciò risulta dall' articolo 207 del Cod. di commercio.

§. 5. Sebbene la legge non parli qui del capitano, ciò si applica egualmente agli stessi proprietarî: eglino hanno pure il diritto, conformandosi alle formalità prescritte, di prender danaro a cambio marittimo su la porzione di colui, che niega il suo contingente.

§. 6. Segue dalla disposizione testuale della legge, che il capitano non può prendere danaro, se non a cambio marittimo. Ma se non si trovasse a prendere danaro a cambio marittimo, si sarebbe nel diritto, osserva Emèrigon, di rivolgersi al giudice per costringere il moroso a contribuire alle spese comuni ove però questi non preferisse di far l'abbandono del suo interesse; nel quale caso si prenderebbe la via segnata dalla disposizione del dritto comune (1).

§. 7. Peraltro noi siamo di avviso, che in simil caso, e sempre facendosi autorizzare dal giudice, gli altri proprietarî debbono dare *pro rata* una tal porzione, che possono anche acquistare: giacchè qualunque sia l'avvenimento, fa d'uopo che il servizio marittimo vada senza alcun ritardo, tanto relativamente a' noleggiatori quanto agli assicuratori, sieno essi stranieri o pur nazionali. Questo si è ancora il sentimento del sig. Boucher su l' art. 271 del Codice di commercio.

Niente certamente impedisce il comproprietario moroso di vendere la sua porzione d' interesse sul bastimento; ma sarebbe egli in diritto, in questo caso, di chiedere l' incanto del bastimento? Noi abbiamo risposto a questa quistione, e siamo stati per la negativa, dispiaciuti per altro che non siansi applicati nella specie i principî dell' articolo 206, relativi al rimborso del capitano congedato.

(1) Ved. Emèrigon, t. I, pag. 429.

Art. 222. Se nel corso del viaggio vi sia necessità di racconciamento o di compra di viveri, il capitano, dopo averlo provato con processo verbale sottoscritto dai principali dell' equipaggio, potrà, facendosi autorizzare nel regno dal tribunale di commercio o in mancanza dal giudice di circondario, negli stati stranieri dal proprio console, o in mancanza dal magistrato de' luoghi, prendere danaro ad imprestito sul *corpo* o sulla *chiglia* del vascello, mettere in pegno o vendere mercanzie, fino la concorrenza della somma che esigono i bisogni provati.

I proprietarii o il capitano che li rappresenta, terranno conto delle mercanzie vendute, secondo il corso che le mercanzie della medesima natura, e qualità avranno nel luogo dello scaricamento del bastimento all'epoca *del suo arrivo*.

Sommario

1.—L'autorizzazione di che parla l'art. 222 dipende da antichi usi.
2.—Sentimento di Valin, e suo ragionamento sulla specie.
3.—Leggi romane, Ordinanze varie, e Regolamenti diversi ammettono tal facoltà nel capitano padrone, o maestro.
4.—Codice francese prima del vigente Codice di commercio.
5.—Dimostrazione che il capitano viene autorizzato a prendere danaro su altre cose non contenute nell'art. 222.
6.—Il capitano per prender danaro è di necessità che venga autorizzato dal Magistrato competente che s' indica.
7.—Necessità dell'autorizzazione per frenare l'andamento irregolare di alcuni capitani.
8.—Stante la trascritta disposizione del Codice, non è più ammessibile la posizione di Valin, che dichiarava l'autorizzazione servir solo per discolpa del capitano contra i padroni.
9.—Nostra dimostrazione, da valere non solo per discarico del capitano, ma per colui che dà somme al capitano istesso.
10.—Sentimento di Emèrigon che si uniforma al nostro.
11.—Quando può verificarsi che il mutuante non acquista privilegio sul legno, nè azione contro i proprietari del legno.
12.—La buona fede del mutuante neanche gli giova, qualora manca l'autorizzazione in contrario delle vecchie disposizioni.
13.—Si previene che in taluni luoghi si fa uso della legislazione di quelle nazioni che vi traficano.
14.—Qual prudenza dee avere un mutuante.
15.—Sentimento di Pothier.
16.—Ancorchè il capitano si munisse de' documenti valevoli per prender danaro a cambio, o sotto pegno, mentre non avvi necessità, invece l'affare fosse di accordo con il mutuante, e si provasse la mala fede, il fatto di quest'ultimo non lo scusa.
17.—Se poi la mala fede vi è stata nel solo capitano, il mutuante deve essere indennizzato, qualora il contratto è autorizzato legalmente.
18.—Il capitano è sempre tenuto dar conto ai proprietarii dell'uso del danaro preso.
19.—Dubbio insorto se i proprietarii debbono rispettare i biglietti ad ordine tratti dal capitano su di esso. Pareri di Valin e di Emèrigon.
20.—Nostro divisamento sulla quistione.
21.—Quid, se tra i proprietarii ed il capitano vi fosse convenzione che quest'ultimo non possa prender danaro, qual ragione per coloro che l'hanno somministrato?
22. Sia che il prestito abbia per titolo una tratta, o a cambio marittimo vale lo stesso.
23.—In qual caso il capitano può pignorare, o vendere le merci.
24.—Giunto il bastimento, come saranno regolati i prezzi della mercanzie vendute?
25.—Quid se il bastimento si naufraga dopo la vendita.

COMENTO

§. 1. In ogni tempo, secondo gli usi e le consuetudini del mare, è stato permesso al capitano, durante il viaggio di prender danari a cambio marittimo o altrimenti, sul

corpo e chiglia, per riattamento, vettovaglie ed altre necessità del bastimento, a fine di metterlo in istato di continuare il viaggio (1).

§. 2. In ogni epoca, dice Valin, per effetto degli *usi* e delle *consuetudini* del mare è stato permesso al capitano, durante il corso del viaggio, di prender danaro a cambio marittimo o *altrimenti* sul corpo e su la chiglia del bastimento per raddobbo, compra di viveri ed altre necessità del bastimento, onde mettersi in istato da continuare il viaggio.

§. 3. In fatti, se il titolo del Digesto *de exercit. act.* non parla punto del danaro *traettizio*, però l'editto del pretore, *L. I. §. 7, e 8 eod. titulo* autorizza il padrone a ricorrere all' *imprestito semplice*, durante il corso del viaggio, per sovvenire alle necessità del bastimento; e sin dal medio evo le leggi occuparonsi di provvedere alle necessità del bastimento durante il viaggio. Il Consolato del mare, cap. 104, 105 e 236 permette al capitano, di prendere danaro ad imprestito *per le necessità del bastimento*.

I giudizî di Oleron portano, art. 1, se dopo la partenza il padrone *ha bisogno di danaro* per le spese della nave, egli può col consiglio de' marinai, mettere alcuni arredi in pegno ».

Art. 22. « *Item*, un mercatante noleggia una nave, la carica, e la mette in cammino; questa nave entra in un porto, e vi rimane *tanto, che finalmente il danaro viene a mancare*. Allora il padrone dee mandare subito nel suo paese a chieder del danaro, o pure dee vendere del vino e delle derrate ec. ».

L' ordinanza di Wisbuy dispone, art. 13: « Se il padrone ha bisogno di viveri, egli può mettere in pegno delle gomene e delle funi; ciò debbe essere col parere de' marinari ».

Gli art. 35, 45, 68 e 69 autorizzano egualmente il padrone, in caso di necessità, a vendere delle merci, o pure a prender danaro *a tutto rischio* su la chiglia del bastimento.

L'ordinanza della Confederazione Teutonica, art. 60, dice: « Se il padrone, essendo in paese straniero, ha necessità e bisogno di danaro pel bastimento, e non può far di meglio che di prendere a tutto rischio, esso potrà farlo a spese de' suoi proprietarî ».

La Guida del mare, cap. 5, art. 33 dice: « Dopo la tempesta ed i danni sofferti, il padrone, per ristaurare il suo bastimento, può prender danaro su la chiglia vendere la merce. — Il padrone, soggiunge, articolo 4 del cap. 17, ha, dopo aver dato alla vela, la facoltà di obbligare il bastimento. La ragione di ciò si è, che i proprietarî lo hanno eletto, ed hanno fidato nella sua probità o capacità; nel crearlo padrone, essi lo rendono possessore e dominatore di tutto quello che vi ha nel bastimento, e delle cose che ne dipendono ».

L'Assicurazione di Anversa, art. 19: « Il padrone del bastimento non potrà prendere danaro a tutto rischio, menochè in paese straniero, in caso di necessità ».

Infine l'ordinanza della Marina, art. 19, titolo del capitano, accorda a questo la medesima facoltà *nel corso del viaggio*.

§. 4. Tale era lo stato della legislazione prima del Codice di commercio, il quale dispone, art. 234: « Se durante il corso del viaggio vi è bisogno di racconciamento, o di compre di viveri, il capitano, dopo di averlo provato con un processo verbale sottoscritto da' principali dell'equipaggio, e dopo essersi fatto autorizzare, nel regno, dal Tribunale di commercio, o, in mancanza, dal giudice del circondario; e negli Stati stranieri, dal proprio console, o in mancanza, dal magistrato de' luoghi, potrà prendere danaro ad imprestito sul corpo o sulla chiglia del vascello, mettere in pegno o vendere mercanzie sino alla concorrenza della somma che esigono i bisogni provati.

» I proprietarî, o il capitano che il rappresenta, terranno conto delle mercanzie vendute, secondo il corso che le mercanzie

(1) Consolat. cap. 104, 105 e 215. Assicurazione d'Anversa art. 19.
Ordinanza di Wisbuy art. 45.
Ordinanza della Società Anseat. Teutonica, art. 60.

» della medesima natura è qualità avranno » nel luogo del discarico del bastimento, al- » l'epoca del suo arrivo ».

§. 5. L'ordinanza del 1681 diceva dippiù: autorizzava il capitano a *mettere gli attrezzi in pegno, o vendere delle mercanzie*: da ciò ne segue, che il capitano avea la scelta. Il Codice di Commercio dice, *mettere in pegno, o vendere le mercanzie*: da ciò ne segue, che il capitano non possa impegnare più gli attrezzi?

Si può dire che il termine *attrezzi*, non sia stato soppresso senza uno scopo; e per esser questi oggetti di prima necessità del legno, e sua conservazione, la legge restringe alle mercanzie la facoltà, che accorda al capitano di vendere, ed impegnare.

Egli dunque non può mettere gli attrezzi in pegno, che in mancanza di mercanzie, e solamente qualora non gli resta alcun' altro mezzo. Che sia così basta leggere l'art. 224 del nostro Codice medesimo d'onde risulta, ch'egli può prendere ad imprestito *sul corredo* della nave. Ora tutti sanno che gli *attrezzi* fanno parte, anzi sono il corredo della nave.

Dunque il Codice di Commercio gli conserva a questo riguardo la stessa facoltà dell'ordinanza.

Egli per altro, cioè il capitano, deve seguire la gradazione indicata dal nostro Codice; primo cercare di avere danaro a prestanza con cambio marittimo, e se non trova a far un tal contratto; allora passerà al secondo d'impegnare le mercanzie; neanche riuscendogli procurarne la vendita: in terzo non avendo merci, vien facoltato ricorrere all'ultimo mezzo, quale è quello di prender somma sugli attrezzi del bastimento.

§. 6. È di necessità però che il capitano per godere della facoltà di prender danaro ad imprestito, ec., cominci dal dimostrare le sue urgenze con un processo verbale sottoscritto dai principali del suo equipaggio, i quali certificano l'estremo bisogno dell'imprestito.

Questa formalità è, secondo la legge che ci regola, di assoluta necessità. Il Codice, vuole inoltre, che il capitano si faccia autorizzare, nel regno, dal tribunale di commercio, o in mancanza, dal giudice del circondario, e negli stati stranieri, dal proprio console, o, in mancanza, dal magistrato del luogo. Noi siamo di avviso, che, se nel regno, e nel luogo, ove dee farsi l'imprestito, vi fosse un tribunale civile, e mancasse il tribunale di commercio, il capitano per farsi autorizzare, dovrebbe preferire al giudice di circondario, il tribunale civile, come esercente le funzioni di tribunale di commercio. Fa d'uopo rivolgersi al giudice del circondario soltanto nei luoghi in cui non esiste tribunale di commercio, nè tribunale civile, che lo rappresenti.

§. 7. Del resto la condizione della autorizzazione chiesta, è tanta più necessaria, in quanto che sventuratamente, vi sono molti capitani, i quali, siccome osserva il tribunale di comm. di Caen, sul più piccolo pretesto, approdando in un porto, fanno delle grandi spese, che sono dannose agli armatori, i tribunali non autorizzano sicuramente le spese che non sembrerebbero loro urgenti e necessarie per la continuazione del viaggio.

§. 8. Oggidì non si può più dire con Valin, che queste formalità sono soltanto necessarie per la sicurezza del capitano, o per discolparlo verso l'armatore o il proprietario del bastimento; che ciò non risguarda in alcun modo il mutuante al quale basta la obbligazione del capitano per esser in diritto di chiedere dal proprietario il profitto marittimo in caso di prestito a cambio marittimo, e di arrivo del bastimento a salvamento, ovvero di chiedere il pagamento della somma data ad imprestito, con mandato o con lettera di cambio.

§. 9. Queste formalità servono egualmente a provare la buona fede del mutuante, il quale non può avere azione in forza del suo contratto, egli debbe, in questo caso, giustificare ancora la necessità dell'imprestito. La ragione di ciò sta nel perchè è necessario, 1° che l'imprestito sia causato *dalla necessità* del bastimento (*l. 7. ff. de exerc. act.*); 2° che esso sia in preferenza fatta al bastimento, e non alla persona del capitano: *Quasi in navem crediderit* (*L. 1. § 11, ff. eod.*).

§. 10. Fa di mestieri, dice Emèrigon, che il capitano abbia preso ad imprestito *quasi*

in navem impensurus, e che il mutuante sia nella persuasione che il suo danaro avrà l'impiego indicato. Perciò il mutuante non ha nè azione diretta contro gli armatori, nè privilegio sul bastimento, se il prestito non è fatto *per la necessità* del bastimento.

In fatti, allorchè uno non prende la precauzione di provare che il danaro è imprestato *per le necessità* del bastimento; allorchè non dichiara che il prestito è veramente fatto per questo oggetto, esso non impresta allo stesso bastimento, e non può dire con la legge 5, § 15 *ff. de tribut. act.*, che egli ha fondato la speranza del credito piuttosto su la cosa, che su la persona. Il capitano diviene, o, per meglio dire, è il debitore diretto ed unico del mutuante, salvo a questo ultimo il far valere contro i proprietari del bastimento le azioni, che il capitano potrebbe avere verso i medesimi.

§. 11. Nello sperimentare le azioni del capitano, il mutuante può incontestabilmente andare contro gli armatori, e pretendere un privilegio sul bastimento, ma se dal conto del capitano risulta, che nulla gli è dovuto dagli armatori, il mutuante non avrà nè azione contro questi, nè privilegio sul bastimento; egli non può avere maggiori diritti di quelli che rappresenta.

È adunque assolutamente necessario il provare, che il danaro è stato imprestato per i bisogni del bastimento: è d'uopo che tutte le formalità prescritte siano state osservate. D' altronde, esse sono indispensabili per non esporre i proprietari del bastimento ad essere le vittime della fraude, della collusione, e delle prevaricazioni dei capitani. La legge debbe essere vigilante per gli armatori assenti (1).

§. 12. Se, sotto l' antica giurisprudenza quantunque il prestito non fosse stipulato *per le necessità del bastimento*, si ammetteva talune volte l'azione del mutuante in favore della sua buona fede, ciò non può aver luogo sotto l'imperio della legge nuova.

(1) Ved. Vinnio, in Peckium, fol. 181, not. A. Ved. anche Emèrigon, contratto a cambio marittimo, cap. 4, sez. 5, § 4.

Non solo la disposizione dell'art. 222 stabilisce testualmente le formalità che debbono oggigiorno accompagnare l'imprestito nel corso del viaggio ma l' art. 303, sottopone imperiosamente a tali formalità il *contratto fatto in paese straniero*; di modo che i mutuanti, che non presenterebbero i voluti documenti giustificativi, non avrebbero dritto contro gli armatori, nè sul bastimento, nè sul nolo.

Questi principî del nostro Codice sono fondati su lo spirito della legge *Lucio-Tizio* § 7 *ff. de exercit. act.*, la quale vuole, che almeno colui, il quale ha imprestato il suo danaro al capitano infedele, abbia messo della diligenza nell' affare; essi sono conformi al senso delle leggi di tutt' i popoli navigatori, che sono per la maggior parte, e propriamente le leggi Inglesi, siccome osserva il signor Azuni, copiate dai regolamenti del medio-evo, e dagli *usi* e dalle *consuetudini* del mare, di Cleirac. Queste leggi, questi regolamenti, questi usi, e queste consuetudini, non permettono egualmente ai capitani di prender danaro ad imprestito nel corso del viaggio, che in seguito *dell'avviso degli uffiziali e dei marinai dell' equipaggio, e che in caso di necessità bene e debitamente dimostrata*, e *ciò con certificato giustificativo* (1).

§. 13. Noi osserviamo qui, che nell'Impero Ottomano, negli Scali del Levante, e su le coste della Barbaria, non si ha uso di altra legislazione commerciale marittima, se non di quella delle nazioni che vi trafficano.

§. 14. Del resto quegli che impresta il suo danaro ad un capitano lo fa volontariamente: è giusto che egli vi metta la prudenza comune. Se impresta per i bisogni del bastimento, non è egli di questa prudenza comune, di farsi giustificare con validi documenti che tali bisogni sono reali? Potrebbe esso trarre argomento della sua buona fede, se avesse

(1) Ved. ordinanza di Wisbny, art. 13. Confederazione—Teutonica, art. 3 e 4. Assicurazione di Anversa, art. 19, Cleirac sul primo dei giudizi di Olèron; Ordinanza di Filippo II re di Spagna, 1563, articolo 12; i regolamenti di Svezia del 1608 e 1618, conosciuto sotto il titolo di Legisterium Succiae, e dottamente comentati da Giovanni Locrenio co-

negletto di assicurarsi dei provati bisogni del bastimento, e della necessità dell'imprestito, e nell' atto di prestito di dichiararlo effettivamente fatto per questi stessi bisogni? La mancanza di precauzione al contrario, è una pruova, o almeno una presunzione legale, che sorge vivamente contro questa pretesa buona fede.

§. 15. Niente di più dimostra la lealtà dei bisogni del bastimento, e del prestito fatto per questi bisogni, che l' adempimento pubblico, e privato delle formalità prescritte dalla legge. D'altronde dice Pothier nel trattato delle obbligazioni t. 1 n. 76 è qui pel capitano quello stesso che è per l' amministratore, il quale oltrepasserebbe i limiti dei poteri che gli danno le sue funzioni. La persona in nome della quale l'amministratore ha contrattato, non è considerata aver contrattato col ministero di lui, e quegli che ha con lo stesso amministratore contrattato non è scusabile di non essersi assicurato della estensione e della realtà dei poteri di esso.

Perciò soggiunge lo stesso scrittore, ed in ultima analisi, quelli che durante il corso del viaggio imprestasse danaro ad un capitano, il quale, giuste le disposizioni dell'articolo 234 del Codice Francese, corrispondente all'art. 222 del nostro Codice di Commercio, non avesse fatto provare i *bisogni* del suo bastimento, e che non si fosse fatto autorizzare a prendere ad imprestito; quegli, che non provasse aver in conseguenza imprestato per i bisogni del bastimento; non avrebbe azione che contro il capitano, sul quale avrebbe fondato la speranza del suo credito. Ad onta di qualunque possibile dimostrazione di buona fede, egli sarebbe considerato dalla legge come avendo imprestato al capitano, e non mica al bastimento (1).

§. 16. Però è di mestieri far qui notare, che la stretta osservanza di tutte le formalità richieste dall' art. 222 non iscuserebbe il mutuante di mala fede. A cagion d' esempio se egli conoscea l' abuso che il capitano dovea fare della somma imprestata, e ne avesse partecipato, ec., in questo dobbiam dire col signor Delvincourt, t. 2, p. 211, che spetterebbe al proprietario provare la collusione e la mala fede del mutuante. In questo modo appunto la quistione fu decisa dai magistrati di Svezia in un caso del quale parla Loccenio, lib. 2, cap. 6, num. 12.

§. 17. Ma quegli, che nel corso della navigazione, *e per le necessità del bastimento*, ha imprestato del danaro al capitano debitamente autorizzato dai tribunali, o dai magistrati dei luoghi, non è al certo obbligato di seguire il suo danaro, e di provarne l' utile impiego. Egli non è risponsabile, se il danaro che è l' oggetto del mutuo è stato altramente distratto, e se non è stato dal capitano impiegato all'uso destinato. Egli avea ragione di credere che il capitano fosse onesto: tal mutuante non lascia perciò di avere azione contro gli armatori o i proprietari, e privilegio sul bastimento. Ei non può essere mallevadore della fedeltà del capitano, o, per meglio dire, la infedeltà di questo non può nuocere al terzo, che ha contrattato in buona fede in forza dei documenti dimostranti la necessità dell'imprestito (1).

§. 18. Del resto, quantunque il capitano abbia adempiuto a tutte le formalità della legge, egli è sempre tenuto di far conoscere ai suoi armatori l' impiego delle somme da lui improntate: questi sono sempre nel diritto di domandargli conto di tali somme.

§. 19. Il nostro Codice di Commercio con l'art. 222, corrispondente all'art. 234 del Codice francese sembra dare oggidì al capitano la più estesa facoltà sul modo di prendere ad imprestito. Il tribunale ed il consiglio di commercio di Nantes desideravano nelle loro osservazioni, t. 2, part. II, p. 137; che la legge si spiegasse sopra una quistione molto agitata, e diversamente giudicata; su quella di sopra « se oltre all'imprestito a cambio ma» rittimo, l'armatore non è tenuto degli im» prestiti fatti dal suo capitano per i bisogni » del bastimento col mezzo di *lettera di cam» bio* ». Essi ricordavano, che a Nantes si

(1) Ved. d'altronde il signor Delvincourt, istituto di dritto commerciale, t. 1. p. 197 e 198, Pardessus, corso di dritto commerciale, t. 2. p. 261 e 262, e Delaporte su l'art. 234 del Codice di Commercio.

(1) Ved. l. 1 § 9 e l. 7, *ff. de exercit. act.*, Casaregis, disc, 71, n. 1.

preferiva, che fosse permesso al capitano di improntare a questo modo, essendo difficilissimo ed assai oneroso di prender danaro a cambio marittimo in paese straniero. In fatti, due luminari del dritto commerciale marittimo erano divisi su questa importante questione. Valin, su l' art. 19 titolo del capitano, pretende che la ordinanza non obbligava il capitano a prendere danaro a cambio marittimo, che questi veramente, nel viaggio, non può sempre in tal modo prendere danaro ad imprestito, e che anzi lo fa di rado, sia perchè questi non vuole correre i rischi dell'evento; che ordinariamente egli prende danaro a semplice imprestito, mediante l'interesse convennto, ed in pagamento trae su l' armatore del bastimento una lettera di cambio, che questi è obbligato di pagare alla scadenza.

Emèrigon, tit. 2, pag. 458, dice al contrario: « L'ordinanza ha limitato la facoltà del capitano nel corso del viaggio o a prendere danaro sul corpo; o a mettere in pegno gli arredi, o a vendere delle merci del suo carico per le necessità del bastimento. Se trae lettere di cambio sovra i suoi armatori, questa obbligazione, benchè contratta sotto nome qualificato, gli diviene personale, atteso che egli ha ecceduto il suo mandato legale. Ei non debbe contrarre alcuna obbligazione, che non sia inerente allo stesso bastimento, e che non dipenda dal successo della spedizione marittima: a ciò si limita l'autorità che egli ha nelle sue qualità di padrone ».

§. 20. Quantunque la legge nuova non si allontani in verun modo dalla soggezza di queste ultime massime, essa lascia al capitano un potere indefinito a tal riguardo, poichè non fissa nè il modo, nè le condizioni dell' imprestito. *Potrà prendere ad imprestito*, è qui una espressione generale, una facoltà illimitata, che non può essere intesa in un senso ristretto, l'imprestito non è punto ridotto ad un modo particolare, come nella specie dell'art. 222. D'altronde, nel permettere al capitano di obbligare il corpo e la chiglia del bastimento, l'art. 222 gli permette necessariamente di contrarre delle obbligazioni meno rigorose, le quali in certune circostanze, possono essere le sole risorse offerte al capitano per salvare la proprietà dell'armatore, e per continuare il viaggio.

Dopo ciò dobbiam dire attualmente, che non vi ha più alcun dubbio, che il capitano possa prendere ad imprestito alla ragione corrente del commercio, ed in pagamento trarre una lettera di cambio sul proprietario o su l'armatore del bastimento. Il nostro Codice è ritornato su questo oggetto all'antica legislazione nautica. Noi abbiamo veduto che l'editto del pretore permetteva l' imprestito semplice, e che il Regolamento di Anversa e l'Ordinanza della Confederazione Teutonica, etc. autorizzavano il padrone a trarre lettere di cambio su i suoi armatori, preferendole anche all'imprestito a cambio marittimo. Kuricke, su l'art. 2 del tit. 6. della Confederazione-Teutonica dice: « che, » in questo caso, il capitano dee trarre delle » lettere di cambio su i suoi armatori, an- » zichè prendere danaro a cambio marittimo » ad una ragione considerabile ».

Ma in questa ipotesi è d' uopo che il capitano dia avviso, il più prontamente possibile della lettera di cambio al suo armatore, affinchè questi possa aggiungere la somma al valore di ciò, che ha dato al bastimento, e farla assicurare, se lo crede conveniente. Fa di mestieri inoltre, che la lettera di cambio enunci formalmente di essere stato fatto pei bisogni del bastimento, senza di che, il proprietario sarebbe discaricato.

§. 21. Se mai, con le convenzioni passate tra il proprietario ed il capitano, è stato formalmente proibito a quest'ultimo di prendere danaro ad imprestito sia a cambio marittimo, sia altramente, coloro che gli avranno dato del danaro avrebbero essi azione contro il proprietario, o l'armatore? Vari testi delle leggi romane sembrano unirsi per negare a' mutuanti qualunque azione contro il proprietario, in beneficio del quale il danaro non è stato impiegato (1).

Ciò sarebbe effettivamente vero, se il mutuante avesse conoscenza delle proibizioni

(1) L. 19, *ff. de regulis juris*, l. 7, *de exercitoria actione*, l. 1, §. 7, *ff. eod.* ec.

fatte al capitano. Ma, a malgrado di questa proibizione, i mutuanti di buona fede avrebbero tuttavia azione contro il proprietario e privilegio sul bastimento, purchè però il prestito fosse fatto per le necessità del bastimento (1).

La stessa legge 7. ff. *de exercit. act.*, ricusa ogni azione al mutuante contro i proprietari, se il danaro è stato imprestato al capitano in un luogo ove non poteva farsene l'impiego. Ma dobbiamo dire con Emèrigon, che se l'impiego non può farsi in quel luogo, basta che possa esser fatto in un altro luogo, e che il mutuante, il cui titolo è nella debita forma, abbia contratto in buona fede, e non sia convinto di fraude, per concedersi l'azione contro i proprietari, ad onta della mancanza d'impiego.

Questa legge 7. aggiunge, che, se s'impresta al capitano più di quello che gli bisogna non si avrà per l'eccedente alcun'azione contro gli armatori. Ciò sarebbe vero, se la somma fosse esorbitante, e se si vedesse chiaramente, che il mutuante sapeva quale era la somma necessaria al capitano. Dobbiamo adunque decidere con Emèrigon, che, se il mutuante, per i bisogni del bastimento, abbia operato in buona fede, e l'eccedente della somma non faccia presumere una collusione colpevole, l'azione contro il proprietario non gli sarà negata (2).

§. 22. O che il prestito sia stato fatto con lettera di cambio, o pure a cambio marittimo, ciò non dispensa gli armatori dall'adempiere alle obbligazioni contratte *per i bisogni* del bastimento, e con le precauzioni richieste dalla legge, quando anche esse dichiarassero di voler contendere ciò che ha fatto il capitano, a meno che non provino nel tempo stesso e la sua fraude, e la complicità del mutuante.

Del resto non vi ha più oggidì difficoltà sul punto di sapere se, per prendere danaro a cambio marittimo, è necessario che il contratto sia pubblico. L'art. 198, comma 7 e 301 del Codice di commercio, *del pari dice, che il contratto o cambio marittimo si fa innanzi notaro o con firme private*. Perciò il biglietto di cambio fatto sotto firme private ha altrettanta forza, anche in pregiudizio del terzo, quanto un contratto pubblico.

§. 23. Non trovando a prendere danaro ad imprestito, anche col dare in pegno il capitano può vendere delle *mercanzie* sino a concorrenza della somma *che i bisogni provati richieggono*. Questa espressione generale *delle mercanzie* fa abbastanza capire, che la disposizione della legge si applica a tutte le mercanzie caricate sul bastimento, qualunque ne ha il proprietario. Però il capitano non debbe vendere le merci de'noleggiatori, se non quando manca di altri mezzi, e non può facilmente vendere le merci del proprietario del bastimento, giacchè è più naturale di vendere per gli affari del proprietario le merci di questo, che quelle de' noleggiatori (1).

§. 24. Se il bastimento arriva a salvamento, si tiene conto a' noleggiatori, cui appartengono le merci vendute, del prezzo di esse, non alla ragione della vendita, che può esser stata fatta a vil prezzo, ma alla ragione del prezzo al quale sarà venduto il rimanente o altra simile merce nel luogo del discarico, deduzione fatta del nolo, conformemente all'art. 222 del Codice di commercio; il che è conforme all'antica legislazione (2).

È giusto, infatti, che il noleggiatore paghi per intero il nolo delle merci, benchè non sieno pervenute al luogo del loro destino, essendo per lui la stessa cosa, giacchè esse gli son pagate al prezzo al quale egli le avrebbe ivi vendute, ed al quale ha vendute quelle che vi sono giunte.

§. 25. Ma se il bastimento si perde posteriormente alla vendita, il capitano non dovrà più tener conto delle mercanzie, che al

(1) Ved. L. II e 17 *de inst. act.*; Pothier, n. 79, t. I. *delle obbligazioni*, ed Emèrigon, cap. 4, sez. 8, §. 3.

(2) V. Emèrigon cap. 4, sez. 8, § 2 *del contratto a cambio marittimo*.

(1) Ved. Pothier, *Contratto di noleggio* n. 38.

(2) V. Assicurazione di Anversa, art. 19.
Giudizi di Olèron, art. 22.
Ordinanza di Wisbury, art. 35 e 69.
Ordinanza della Marina, art. 14, titolo *del Capitano*.

prezzo al quale le avrà vendute, ritenendo egualmente il nolo stabilito nelle polizze di carico, il quale non sarà dovuto che in proporzione del tragitto fatto dal bastimento, all'epoca della vendita, verso il luogo di destinazione.

Art. 223. Il capitano prima della partenza da un porto straniero per ritornare in regno, sarà obbligato di mandare ai proprietari, o ai loro procuratori un conto sottoscritto da lui contenente lo stato del suo carico, il prezzo delle mercanzie del medesimo, le somme da lui prese a mutuo, i nomi, ed i domicili de' mutuanti.

Sommario.

1.—Origine di questo articolo.
2.—Quando è applicabile un tale articolo.
3.—Qual'è l'obbligo dei proprietari, o armatori nel caso indicato dall'art. 223.
4.—Perchè si chiede dalla legge lo stato del carico da farsi dal capitano e rimetterlo a padroni prima della partenza.
5.—Quid, se i proprietari formen essi il carico
6.—Quello che impone l'art. 223 comprova la condotta del capitano.
7.—Qual fu la ragione del provvedimento sancito nell'art. 223.
8.—Motivi di mandarsi il duplicato del capitano ai padroni.
9.—Se il capitano non fa esso il carico, non è tenuto a far nessuno stato, solo dirigerà il naviglio.

COMENTO

§. 1. Questo articolo ha origine come tanti altri finora discussi, dall'ordinanza del 1681; ma la redazione del nostro Codice di commercio è più chiara di quello dell'ordinanza medesima, e del Codice francese istesso.

§. 2. Esso s'applica al caso, quando il capitano ha fatto il carico di ritorno, ed ha comprate le mercanzie. Che se i proprietari del legno, avessero essi fatto il carico, sia per loro stessi, che per mezzo di un commissionato, o rappresentante, apparterrebbe ad essi stendere la fattura generale delle merci caricate, e quindi farsi dare dal capitano o maestro una scrittura d'obbligo per riceverne essi proprietari esatto conto sul duplicato che gli lascerebbero della fattura.

§. 3. Qualche volta i capitani vengono incaricati da' proprietari, o armatori di acquistare delle mercanzie per conto loro, e caricarle sul bastimento. Ora la disposizione di

questo articolo tende a mettere l'armatore nella posizione di provvederli de'fondi, onde estinguere le obbligazioni, massimamente privilegiate, che ha potuto contrarre il capitano nell'estero, tanto per le dette compre, quanto per i bisogni di racconciamento al legno, di viveri ec., affinchè i creditori non possano procedere ad atti di esecuzione sulla nave.

§. 4. Si è già veduto nell'analisi dell'articolo precedente 222 che il capitano per prendere danaro ad imprestito è obbligato, per non dar luogo a false spese, a fare antecedentemente provare i bisogni del bastimento con un processo verbale, ed a farsi autorizzare da' giudici de' luoghi.

È nelle stesse vedute pei medesimi motivi, e principalmente per impedire le sostituzioni di merci, le antidate delle fatture, dei contratti a cambio marittimo ec., che l'articolo 223 impone al capitano di mandare ai suoi armatori, o a' loro procuratori, prima di far partenza da un porto straniero per ritornare nel regno, un conto sottoscritto da lui, contenente lo stato del suo carico, il prezzo delle merci, le somme da lui prese ad imprestito, i nomi ed i domicili de' mutuanti.

Questa misura di somma saggezza, che trovasi anche stabilita nell'art. 30 dell'Ordinanza della marina francese, titolo del capitano, è stata presa dall'art. 6. della Confederazione Teutonica, relativamente alle compre che il padrone *ha fatte delle cose necessarie per il bastimento.*

Ma l'ordinanza della marina non prescriveva tale precauzione, che *prima della partenza*, e per questa ragione vi assoggettava soltanto il capitano, che avea fatto il carico, e che avea comperato le mercanzie.

§. 5. Ma, se i proprietari fossero coloro che avessero fatto il carico, sia per mezzo loro istesso, sia col mezzo di un commissionato, o rappresentante, essi dovrebbero formare la fattura generale di cui prenderebbero semplicemente una scrittura di obbligo dal padrone, il quale ne renderebbe conto a' medesimi su la doppia fattura, che gli sarebbe stata consegnata.

§. 6. Pare che il nostro Codice di commercio abbia lasciato agli armatori la cura di prendere, prima della partenza de' loro bastimenti, tutte le precauzioni, che giudicheranno necessarie riguardo al capitano. Eglino sono sul luogo, e possono d'altronde farsi rappresentare nel porto dell'armamento. La legge nuova non si occupa de' loro interessi che nella loro assenza; essa invigila allora agl' interessi di tutti.

Dalla obbligazione imposta al capitano di mandare, prima della sua partenza per ritornare nel regno, un conto da esso sottoscritto al suo armatore, risulta ad evidenza la necessità per lui di convalidare ogni articolo di tal conto con documenti giustificativi; tale è il mezzo di comprovare la sua buona condotta, e di allontanare qualunque idea di prevaricazione.

Senza ciò gli armatori sarebbero nel dritto di negargli l'articolo non giustificato.

§. 7. Il Tribunale di commercio di Paimpol e quello di San-Malò dimandavano, che questa previdenza risguardasse soltanto il capitano che negava a profitto comune, ma il Tribunale di commercio di Bordeaux diceva con ragione, che nel ritorno da qualunque viaggio di lungo corso, vi ha delle precauzioni necessarie, che sono indicate da tutti gli armatori provvidi, ed in rapporto a qualunque rischio, che possa corrersi nel commercio marittimo; in conseguenza gli pareva, che la legge dovesse rendere il provvedimento necessario ed assoluto.

Il legislatore, colpito dalla giustizia di questa osservazione, ne adottò il principio, e, senza far distinzione, rese questa misura generale per tutt'i capitani. Tal savia risoluzione è adottata dal nostro Codice di commercio.

Del resto, se il capitano, siccome è l' uso, è latore d'instruzioni particolari, non perciò non dovrà conformarsi a quanto gli prescrive l'art. 223, il quale debbe essere eseguito indipendentemente dagli ordini di lui, ed è della prudenza di tal capitano di non mandare che delle copie certificate conformi agli originali, e di conservare le minute, giacchè la sua risponsabilità non sarebbe in salvo, se tali originali si smarrissero.

§. 8. Egli è tanto più essenziale, per ri-

spetto alle somme prese ad imprestito,che il capitano mandi una copia certificata del contratto al suo armatore,in quanto questi debbe essere a giorno delle condizioni e delle epoche dei pagamenti ; cosa assolutamente necessaria, affinchè l'armatore provvido non sia imbarazzato , allorchè verrà il termine che ne esigerà la liberazione. È una obbligazione indipendente da qualunque altra condizione che gli sovrasta nella sua qualità di capitano.

§. 9. Ma se non fosse il capitano quegli che facesse il carico , e che comperasse le mercanzie, se fosse in vece, come accade talune volte, un commissionario o rappresentante degli armatori,allora si apparterrebbe al rappresentante a formare la fattura generale del carico,di cui farebbe solamente dare una scrittura di obbligo dal capitano,perchè questi, all'arrivo del bastimento nel regno , ne renda conto all'armatore su la doppia fattura, che gli verrebbe rilasciata. Il capitano non sarebbe più in questo caso che il *magister navis* ed il navicolare del bastimento.

Il capitano,in questa ipotesi,essendo semplicemente incaricato della direzione del bastimento, non è più tenuto di formare , e di avere lo stato di cui parla l'art. 223 del Codice di commercio.

Art. 224. Il Capitano, che avrà senza necessità preso danaro sul corpo, sulle provvisioni da bocca, o sul corredo della nave, impegnato, o venduto mercanzie, o delle provvisioni da bocca, o portate nei suoi conti avarie, o spese supposte, sarà tenuto verso l'armamento e personalmente obbligato, al rimborso del danaro, o al pagamento delle cose suddette, senza pregiudizio dell'azion criminale, se ha luogo.

Sommario.

1. — Origine di tal disposizione, e pene contro il capitano che prima si pronunziavano.
2. — Differenza dalle antiche leggi alle attuali per quanto riguarda pena contro il capitano.
3. — Qual'è la responsabilità civile del capitano nel rincontro?
4. — Quando si presume, che il capitano abbia preso danaro senza necessità.
5. — Le operazioni dannose del capitano possono anche interessare l'ordine pubblico.
6. — Non sempre le operazioni irregolari del capitano sono nella categoria dei delitti, molte volte acontono d'imprudenza, non soggetti a pena corporale.
7. — Può il capitano esser tradutto in linea penale quantunque munito di autorizzazione.
8. — In caso che si verifica dolo, o frode da parte del capitano, il proprietario ha doppia scelta: ma non può deviarne nel procedimento.
9. — Ogni pena pecuniaria pronunziata contro del capitano è eseguibile col suo arresto personale.

COMENTO.

§. 1. L'art. 224 di che trattiamo, prende origine dalla ripetuta legge del 1681 fatta in Francia, quale pronunziava contro il capitano, oltre l'obbligazione di pagare in suo nome, la pena d'essere dichiarato indegno della qualità di maestro, e bandito dal porto della sua abitazione ordinaria.

§. 2. Il Codice di commercio dice semplicemente, *senza pregiudizio dell'azione criminale se ha luogo.*

La ragione di questa differenza da quella di sopra trascritta per ciò che riguarda penale si è, che le nostre forme in materia criminale non sono più le stesse di una volta, e che le nostre leggi generali sono ancora differenti.

Nulladimeno, non evvi dubbio, che nei casi supposti dal trascritto articolo vi è luogo contro il capitano ad una procedura criminale, o almeno ad un procedimento per linea correzionale.

In fatti, il capitano, il quale fa qualche cosa contro il dovere della sua carica, abusa manifestamente della fiducia, che il proprietario gli ha accordato. È una prevaricazione criminosa ed inescusabile, dice Valin su l'articolo 20, titolo del capitano, della ordinanza, di prendere *senza necessità* danaro a cambio marittimo o altramente, il vendere delle mercanzie, il mettere in pegno degli effetti, in fine, l'impiegare nei conti delle avarie e delle spese supposte o fraudolentemente alterate, ed ingrandite.

§. 3. Più la necessità della navigazione e

la forza delle cose obbligano di dare del potere e di accordare della fiducia al capitano, più la sua responsabilità debbe essere assicurata. La pena civile nella quale egli incorre a questo riguardo si è di pagare in proprio nome tutto quello che ha preso ad imprestito senza necessità; di rapportare il vero valore delle mercanzie da lui vendute; di ritirare, di restituire a sue spese gli effetti dati in pegno, il tutto con danni ed interessi, e di soffrire che siano cancellati o ridotti tutti gli articoli falsamente impiegati o esagerati nei suoi conti e nelle sue memorie di avarie e di spese.

§. 4. Si presume che il capitano abbia preso *senza necessità* danaro sul corpo, su le provvisioni da bocca, e sul corredo del bastimento, che abbia impiegato o vendute mercanzie, e supposto avarie, se non ha formato un processo verbale in regola dei bisogni del bastimento, se non si è fatto autorizzare dai magistrati dei luoghi, e se non ha in fine eseguito le formalità e preso le misure di precauzione prescritte dall' art. 223 del detto Codice. La presunzione di dolo, e di frode sorge naturalmente, ed anche per forza della legge, contro colui che non ha fatto una cosa, che egli conosceva esser suo dovere di fare per rapporto alla sua carica o al suo impiego, e che gli era imperiosamente ordinata; e siccome il capitano è sospetto d'infedeltà secondo lo spirito del Codice, solo perchè non ha sodisfatto le obbligazioni impostegli dal legislatore, così l'armatore non è più obbligato di provare la fraude, ed il dolo, la cui non esistenza spetta al capitano di dimostrare.

§. 5. Oltre al danno che le prevaricazioni del capitano possono causare al proprietario, o all'armatore del bastimento, esse possono ancora interessare l'ordine pubblico. Il Dritto Anseatico voleva che a tenore delle circostanze si potesse punire sinanco con la morte tali prevaricazioni: *Etiam pro qualitate facti corporali poenae, ad necem usque, punire debet* (1).

(1) Ved. Kuricke, fol. 766, Stimmano. *ad jus maritimum*, cap. 5, num, 134 e 135, fol. 419.

§. 6. Con il § 1 dicemmo, come le leggi Francesi punivano un capitano che abusato avea della fiducia dai suoi proprietari concessagli, con aver agito contro il dovere della sua carica, ma un tal rigore è sembrato eccessivo per i nostri costumi, e tanto più ingiusto, in quanto vi ha diversi gradi di colpe. Quantunque le infedeltà commesse dal capitano debbono sempre portare la sua responsabilità civile, pur nondimeno esse, secondo le circostanze, divengono delle prevaricazioni che meritano un gastigo più o meno grave, o semplicemente una imprudenza che sa più della ignoranza che del delitto. Queste distinzioni, che la giustizia comanda, hanno anche indotto il legislatore, nell'articolo 224, a non ammettere l'azione criminale, se non quando *vi è luogo*.

Ciò s'intende, tanto se si va innanzi alle corti, quanto se si tratta della polizia correzionale, secondo la natura dei delitti, che sono chiamati fra noi *baratterie del padrone*, di che tratteremo a luogo proprio.

§. 7. Può farsi una obiezione, qual'è quella, se il capitano si è fatto autorizzare a prendere a mutuo, impegnare, o vendere, potrà essere convenuto sopra tutto criminalmente? L'affermativa non può mettersi in dubbio, dal perchè, per aver ricevuta l'autorizzazione a contrattare, ha dovuto fare un esposto mensogniero.

Sarà allora anche tanto più responsabile, quanto più che avrà abusato della legge, ed insultato il magistrato facendolo servire a facilitare una sua frode.

§. 8. Il proprietario del bastimento nel caso in cui è qui quistione, può scegliere fra le due vie, civile, o criminale. È da avvertirsi però che allorquando avrà intrapresa la via civile non può più abbandonarla per portarsi alla seconda; salva però l'azione del Ministero pubblico se il delitto è grave.

§. 9. In tutt'i casi le condanne pecuniarie che possono aver luogo contro il capitano, sia nel civile, sia nel criminale, portano con esse l'arresto personale, da eseguirsi contro il medesimo.

Art. 225. Eccetto il caso dell' inabilità del bastimento a navigare, legalmente provata, il capitano sotto pena di nullità della vendita, non può venderlo, senza facoltà speciale dei proprietarii.

Sommario.

COMENTO.

§. 1. L' ordinanza del 1681, proibiva in tutt'i casi al capitano o maestro di vendere il bastimento senza una facoltà speciale dei proprietari. Il nostro Codice di commercio ripete questa proibizione nel trascritto articolo 225, che trattiamo. Una tal proibizione è di dritto, come osserva Valin. Il capitano può ben fare ciò che è necessario per la conservazione del legno, e da ciò ancora ne consegue oltre la sua mancanza di proprietà, che egli non può alienare.

§. 2. Nel caso che il capitano vendesse privo di autorizzazione, il proprietario sarebbe ben fondato a rivendicare il suo bastimento contro l'acquirente, e senza rimborsargli il prezzo che costui avesse pagato, dacchè non trovasi nel diritto il compratore di aver comprato con buona fede.

§. 3. Eccetto il caso della inabilità del bastimento a navigare legalmente provata, il capitano non può, sotto pena di nullità della vendita, alienarlo senza facoltà speciale dei proprietari: *Vocabulum enim istud padrone, intelligentum est, tanto de peritia in arte naviganti, non de dominio et proprietate navis*.

§. 4. Nell'antica legislazione non era permesso al capitano di vendere il suo bastimento in alcun caso. L'art. 1, dei giudizi di Oleron dice: « il padrone non può vendere la » nave, se non ha procura o mandato speciale » dei proprietari di esso ».

L'art. 13. della ordinanza di Wisbuy dice: » È inibito al padrone di vendere il basti» mento o gli arredi, se non ha la permissio» ne dei proprietari; e l'art. 15, aggiunge: » È di vendere il cordame ».

L' art. 57. della Confederazione Teutonica dispone: « Se un padrone fraudolentemente » prende danaro a cambio marittimo, ed a » questo effetto obbliga il bastimento, o pu» re lo conduce in qualche porto lontano, e » lo vende unitamente alle mercanzie, tal pa» drone sarà cassato per sempre, e non sarà » mai più ricevuto in alcuna città, e sarà » inoltre punito senza alcun riguardo.

L' art. 19 della ordinanza della marina,

titolo del capitano, faceva espressa proibizione al capitano di vendere il bastimento *in alcun caso*, se non in forza *speciale procura dei proprietari*.

Questa proibizione era stata adottata dai compilatori del nuovo Codice di commercio; ma il legislatore, sulle osservazioni giudiziose del tribunale di commercio di Laimpol, t. 1, parte II, pag. 197, ha ammessa la eccezione della *inabilità a navigare*. La generalità che appartiene alla compilazione di questo articolo, diceva quel tribunale, può divenire molto pregiudizievole al commercio marittimo.

§. 5. Un bastimento che viaggia in parte lontana potrà fare naufragio, e soffrire delle avarie considerevoli a segno, che non possa, nel primo caso, essere messo a galla, e nel secondo, essere riparato, se non a spesa dell'intero suo valore ed anche di più. Questo caso ha luogo molto frequentemente, anche sulle coste d'Inghilterra.

Se vi ha naufragio, il capitano debbe essere autorizzato a vendere il suo bastimento nello stato in cui si trova, a fine di non lasciar perire ciò che può produrre un risultato qualunque all'armamento o agli assicuratori che lo rappresentano.

§. 6. Nel caso che le avarie sieno maggiori, o per la loro natura, o per l'alto prezzo dei lavori e delle forniture da impiegarsi per mettere il bastimento in istato di continuare il viaggio, e nel caso che tutto ciò sia provato dalle autorità civili dei luoghi su l'estima degli operai rispetto al genere delle riparazioni da farsi, pare convenire agl'interessi del commercio marittimo, che il capitano possa allora far pubblicamente vendere il suo bastimento, determinando, positivamente con la legge, che tale vendita sarà accettata, tanto dai proprietari, quanto dagli assicuratori.

§. 7. Se l'articolo resta nello stato in cui si trova, i navigli naufraghi, o che avrebbero sofferto grandi avarie, sarebbero del tutto perduti per i proprietari, giacchè nel primo caso, i capitani preferirebbero di lasciar perire la cosa, e nel secondo, d'imprendere dei raddobbi onerosi, per non compromettere sè medesimi con l'allontanarsi dalle disposizioni della legge.

Motivi così potenti dovevano senza dubbio esser presi nella massima considerazione. Sarebbe in fatti troppo pregiudizievole agli armatori, che i loro capitani non avessero il diritto di vendere il bastimento nel caso d'inabilità a navigare. Perciò, in questo solo caso, il capitano può vendere il bastimento senza facoltà speciale dei proprietari.

§. 8. Ma per poter far uso di una facoltà cotanto contraria al dritto comune, è d'uopo che vi sia *vera inabilità a navigare*, e che sia provata in un modo certo ed autentico; giacchè, siccome Valin su l'art. 19, quando un capitano vuol disfarsi del suo bastimento, trova agevolmente il segreto di farlo alienare, ec.

In primo luogo, fa di mestieri che il bastimento non possa terminare il suo viaggio, e che sia giudicato incapace a fare il suo ritorno; ha d'uopo che il bastimento non possa essere racconciato, e che sia fuori di stato di navigare. « La idea propria legata alle » parole *inabilità a navigare*, dice Emèrigon, » porta con sè l'assoluto decadimento, o il » guasto irrimediabile di alcuna parte essen» ziale del bastimento senza la quale non » potrebbe sussistere quel bastimento, ed » adempiere all'oggetto cui è destinato (1) ».

In secondo luogo, bisogna che questo stato *di mobilità a navigare* dei bastimenti sia provato in un modo legale, con un processo verbale in regola steso da antichi navigatori esperti, nominati dai giudici dei luoghi, conformemente a quanto ne abbiam tenuto discorso nel trattare l'art. 222. Questo processo verbale dee essere omologato dal tribunale di commercio, o, in mancanza, dal tribunale di prima istanza che lo rappresenta, o, dal Console del Regno presso lo straniero, ed in mancanza di tutti, dal magistrato dei porti, ove sono ancorati i bastimenti. In seguito di questo processo verbale sottoscritto dal capitano e dai principali dello

(1) Ved. Emèrigon trattato delle assicurazioni, cap. 12, sez. 38.

equipaggio, quei funzionari pubblici condannano il bastimento, e ne autorizzano la vendita. Ma in questo caso la vendita non deve mai esser permessa che con somma cognizione di causa, e per il maggior vantaggio dei proprietari. Se anche il capitano può senza inconveniente scrivere ai suoi armatori e prevenirli dello stato del loro bastimento, egli dee attendere i loro ordini prima di procedere alla vendita; se essi hanno un incaricato su i luoghi, egli nulla debbe fare se non di concerto con lui.

Del resto, siccome la Ordinanza non accompagnava *con la pena di nullità* la proibizione ai capitani di vendere i loro bastimenti, era conveniente di spiegarlo nella stessa legge: di fatti l'art. 225 contiene testualmente *questa nullità*. Non avendo adunque il capitano il diritto di vendere il bastimento, ne segue di necessità, che il proprietario è autorizzato a rivendicarlo, ed a ritirarlo dalle mani del compratore, senza essere obbligato di rimborsar quest'ultimo, visto che non ha potuto comperarlo di buona fede.

[illegible] attenzione alla esatta osservanza di questa disposizione della legge, che è veramente la salvaguardia degl' interessi degli armatori contro le furfanterie e la mala fede di alcuni capitani.

Art. 226. Ogni capitano di bastimento impiegato per un viaggio è obbligato di finirlo, sottopena di tutte le spese, e di tutt'i danni interessi verso i proprietarii, o i noleggiatori.

Sommario.

1. — Diversità dalle leggi antiche, con il codice di procedura su l'art. 226.
2. — Accettato l'incarico che avrà il capitano di partire con il bastimento, contrae un mandato al quale non può rinunziare.
3. — Leggi punitive, prima del codice, ed osservazione di Locrè su l'art. 241 del codice di commercio francese corrispondente all'art. 226 del nostro codice di commercio.
4. — Circostanze nelle quali il capitano obbligato non può esser costretto a fare il viaggio.
5. — Caso in cui il capitano giunto al luogo destinato vi resti facendo partire il bastimento sotto il comando del suo secondo.
6. — I terzi han dritto sul legno quando il capitano abbia surrogato altro in suo luogo, quantunque i proprietarii lo avessero proibito.

COMENTO.

§. 1. Questo articolo trascritto riflette il capitano che è obbligato verso il proprietario per un viaggio, come colui che ha noleggiato il bastimento ad uno, o più mercanti caricatori, nell'uno, o nell'altro caso egli contrae verso essi l'obbligazione di fare il viaggio: ed è tenuto di soddisfarlo sotto pena di rispondere di tutt'i danni spese ed interessi, verso coloro con i quali ha trattato.

L'ordinanza del 1681, aggiungeva: *che si procedesse straordinariamente contro esso se occorre.*

Questa giunta non si trova nel Codice di commercio, non si mette però in dubbio che non possa esservi luogo alla procedura penale contro il capitano, se da sua parte vi è malizia, o intenzione di nuocere; per esempio, se abbandonasse il vascello durante il viaggio senza valida cagione.

§. 2. Il capitano non può sotto verun pretesto esimersi dall'andare al luogo destinato, e di terminare il viaggio per lo quale si è obbligato. È un mandato di cui è incaricato, ed al quale non è in libertà sua di rinunciare.

§. 3. L'art. 2 della Confederazione-Teutonica vuole, che, due o tre giorni dopo il carico del bastimento, il padrone, sotto pena di 200 lire di ammenda, sia tenuto di far vela, se il vento è buono.

L'art. 75 della ordinanza del 1584 parla di punizione corporale indistintamente contro il padrone che non termina il suo viaggio.

L'art. 21 della ordinanza della marina, titolo del capitano, vuole che, indipendentemente dai danni interessi dovuti ai proprietari, si possa procedere estraordinariamente contro il capitano.

Il nuovo Codice di commercio non fa menzione di *punizione corporale*, perchè come osserva benissimo il signor Locrè su l'articolo 241, il sistema della nostra legislazione non permette più d'inserire nelle nostre leg-

gi le disposizioni vaghe di pene corporali, le quali lasciano all' arbitrio dei giudici il castigo del colpevole. Le prevaricazioni dei capitani, e le pene alle quali dan luogo, debbono essere regolate da leggi particolari. D'altronde, le leggi penali hanno il loro effetto cumulativamente con le altre leggi, tutte le volte che queste ultime non vi derogano formalmente; per la qual cosa si può benissimo procedere criminalmente contro il capitano, ove per parte sua vi sia malizia ed intenzione di nuocere; in una parola, qualora vi sia misfatto o delitto.

« Ogni capitano di bastimento impiegato » per un viaggio, dice la legge, è obbligato » di finirlo sotto pena di tutte le spese, e di » tutti i danni-interessi verso i proprietarî » o i noleggiatori ».

Questo articolo riguarda indistintamente tutt' i capitani, impiegati dal proprietario del bastimento per un viaggio, che quegli il quale ha noleggiato il bastimento ad uno o a varî caricanti. Nell' uno e nell' altro caso il capitano è tenuto di adempiere alla sua obbligazione e di fare il viaggio, sotto pena di tutte le spese, de' danni e degl' interessi, sia verso il proprietario, sia verso i caricanti (1).

§. 4. Però a seconda delle circostanze, il capitano impiegato non può sempre essere costretto a finire il viaggio. La forza maggiore è una scusa legittima che deve essere apprezzata. Per esempio, se egli è malato, o vi esiste qualche altro motivo valevole, qualche accidente impreveduto... Ma egli debbe informarne i suoi armatori, se la sua posizione lo permette, ed attendere i loro ordini. Se le circostanze non glielo permettono, può sostituire al suo comando il secondo capitano. D'altronde in simil caso il capitano in secondo diviene *ipso jure* capitano in primo, subito che il capitano, per qualunque siasi ragione, abbandona il comando del bastimento, meno che se piace agli armatori di mandare un altro capitano a comandare il bastimento.

Se il viaggio non è che sospeso perchè il porto è chiuso, o il bastimento è arrestato per ordine supremo, è obbligato di aspettare che sia tolto l'impedimento, e di fare in seguito il viaggio.

§. 5. Avviene d'ordinario, che, giusta gli ordini degli armatori, il capitano, giunto al luogo destinato, rimane nel paese per amministrarvi il caricamento di entrata, e fa partire il bastimento sotto il comando del suo secondo. Ciò è permesso, purchè tal comando non sia dato ad un semplice uffiziale inesperto, giacchè i noleggiatori e gli assicuratori hanno il diritto vedere il bastimento affidato ad un conduttore di riconosciuta intelligenza.

Del resto, il capitano, il quale *senza necessità*, e senza l'assenso de' proprietarî, ne surroga un altro, è tenuto delle azioni del surrogato verso i suoi armatori (1).

§. 6. Ma quantunque i proprietarî o gli armatori abbiano proibito al capitano di surrogare un altro, non perciò il bastimento non è obbligato verso il terzo, il quale ha contrattato in buona fede col capitano surrogato (2).

Noi parleremo nel titolo 6. delle circostanze che possono impedire la partenza del bastimento e delle obbligazioni che ne derivano.

(1) Ved. Valin sull'art. 21, tit. *del Capitano*.

(1) Ved. Rocco, *de navibus*, nota 3; Kuricke quest. 15, pag. 869; Casaregis, disc. 115, 225, 226 etc.

(2) L. 1, § 5, *ff. de exercit. act.*

Art. 227. Il capitano che naviga a profitto comune sul carico non può fare alcun traffico, nè commercio per suo conto particolare, se non vi è convenzione contraria.

Sommario.

1. — Origine dell'articolo, e su quali motivi è fondato.
2. — Navigando il capitano in società con i padroni, gli è inibito fare un particolare negozio.
3. — Il capitano è meramente socio con i proprietarii, e con le persone dell'equipaggio, qualora il legno naviga a profitto comune.
4. — Dove fa estendere Valin tale proibizione.
5. — Tale proibizione non si verifica in talune circostanze.
6. — La inibizione s' intende per uno dei proprietarii.
7. — Limitazione di tale inibizione dichiarata dall'articolo.
8. — D'onde ebbe origine tale limitazione.
9. — La inibizione di che trattasi, non riguarda il capitano che naviga a profitto comune sul nolo.
10. — Motivo di tale diversità. Sentimenti di varii scrittori.
11. — Quistioni proposte dal sig. Delviocourt riferibili alla specie.
12. — Qual'è stato lo scopo della legge nel fare tale divieto.

COMENTO

§. 1. Un tale articolo è tratto dall'ordinanza di marina, adattato nel Codice francese con l'art. 239, e ritenuto nel nostro Codice di commercio con l'art. 227. La regola che vien stabilita dall'art. 227 del nostro Codice di commercio, è fondata sulle Leggi di società, che non permettono all' uno dei soci, di fare cosa alcuna in pregiudizio degli altri, d'applicare a suo particolare profitto alcuna parte de' fondi della società, nè di fare isolatamente alcun negozio, che abbia rapporto a quello della società, o che possa farle torto.

§. 2. Il maestro o capitano naviga a profitto comune, sia quando è in società con il proprietario, sia quando è in profitto con le persone dell' equipaggio, sia quando egli stesso è interessato nel bastimento. In tali circostanze non può fare alcun particolare negozio.

§. 3. In vero, un capitano che naviga a profitto comune è veramente socio, sia con i proprietari del bastimento, sia nella parte del profitto con le persone dell'equipaggio, e non potrebbe, sotto pena di confisca, fare alcun commercio separato per suo conto particolare. Le leggi della società non permettono ad uno de' soci di fare alcuna cosa in danno degli altri, di servirsi per suo proprio vantaggio di una porzione de' fondi del-

la società,nè di far separatamente alcun negozio, che abbia rapporto a quello della società, o che possa pregiudicarlo.

§. 4. Questa proibizione, dico Valin, risguarda non solamente il commercio che il padrone vorrebbe fare per sè su lo stesso bastimento, sia della medesima specie di mercanzie, sia di altra specie; ma risguarda altresì il commercio che egli pretenderebbe fare sovra altri navigli nello stesso luogo pel quale è destinato il bastimento ove sta in società, prima o dopo l'arrivo di esso,e prima che tutto il suo carico non sia venduto. Il motivo di ciò si è, che in questo caso il capitano nuocerebbe alla società, 1. con aumentare la quantità delle merci recato nel luogo, locchè ne fa diminuire il prezzo: 2. perchè è probabile che farebbe più attenzione alle sue proprie mercanzie, che a quello della società; che ne correrebbe meglio la vendita; e che tale predilezione avrebbe luogo per la compra delle mercanzie di ritorno, di cui farebbe alzare il prezzo con la sua concorrenza, ec.

§.5.Ma questa proibizione non può estendersi al commercio di terra o di mare, che il capitano farebbe in altri paesi, o da sè stesso, o per mezzo di altri soci.

§. 6. Da tutto ciò segue,che, per identità di ragione, uno de' proprietari del bastimento,che ne ha l'armamento, non può mettervi degli effetti in paccottiglie, o in altro modo, sia per suo conto particolare, sia in partecipazione con altri, eccettuati i suoi comproprietarî; e che, se lo fa, sarà soggetto, al pari del capitano, alla pena della confisca, senza poterla evitare con offerire di pagare il nolo di tali mercanzie.

§.7. Però la legge nostra ha limitato questa proibizione assoluta nel caso di *convenzione contraria*.

§. 8. Diede luogo a questa limitazione la proposizione de' Tribunali di commercio di Marsiglia e di Bordeaux. « Non vi ha alcun » inconveniente, dicevano essi, a lasciare » un pò di estensione, ve ne potrebbe » essere nella limitazione.Però, senza l'ad» dizione reclamata, si potrebbe dedurre » dall'articolo, che il capitano non sarebbe » giammai nel caso di essere autorizza» to a trafficare o a commerciare per pro» prio conto ».

Ma se il capitano carleasso delle mercanzie al di là de' termini della convenzione, queste mercanzie andrebbero soggette alla confisca, perchè lederebbero i principî del contratto di società.

§. 9. Non sarebbe lo stesso del capitano, che navigherebbe a profitto comune sul nolo, come del capitano, che naviga a profitto comune sul carico. Il primo non sarebbe nel caso dell'art. 227 del Codice di commercio. Niente lo impedirebbe di caricare nel bastimento per suo conto particolare le merci che più gli piacerebbero. È questa una facoltà comune a qualunque socio,sotto la condizione di calcolarne il nolo a tutti gli altri interessati. La società, avendo per solo oggetto il nolo, non può che guadagnare al caricamento delle merci (1).

§. 10. Nella navigazione con parto al nolo, avviene d'ordinario che il capitano stipula una certa somma, piuttosto tenue, che le leggi antiche di Francia chiamano *il vino, il cappello o i calzoni, (le vin, le chapeau ou les chausses)* del padrone. Questi varî dritti appartengono essi al solo capitano,senza entrare nella divisione comune?

Cleirac, *Contratti marittimi*, cap. 5, articolo 18, dice che « *i calzoni o il boccale del* » *vino (les chausses ou le pat de vin)* del pa» drone sono *il regalo* che il noleggiatore o » il caricante fa al padrone, all'infuori e al » di più del nolo,regalo che egli prende per » sè,e di cui ritrae particolare profitto, sen» za farne parte a chicchessia ».

Valin, su l'art. 3, titolo *dei Contratti di noleggio*, osserva che tale beneficio è dovuto per *antiparte* al capitano. Ma questa dottrina di Cleirac e di Valin siccome dice lo stesso Valin, non dee intendersi, che nel caso in cui il proprietario del bastimento e l'equipàggio abbiano consentito con patto espresso, che *i calzoni o il cappello (les chausses ou chapeau)* appartenessero per antiparte al capitano, senza farne loro porzione.

In fatti, la regola generale è, che tutt' i profitti i quali provengono dalla cosa sociale

(1) Ved. Valin sull'art. 28, titolo *del Capitano*.

sieno comuni: *Universa quae ex questu veniunt: L. 7, ff. pro socio.* Ora il boccale di vino, i calzoni, il cappello, ec. sono de'profitti che provengono dal noleggio del bastimento; essi fanno parte de' noli, i quali sarebbero stipulati ad una ragione più alta, se non si permettesse nè boccale, nè cappello, etc. tutto deve adunque entrare nella massa comune.

Targa, cap. 12, n. 41 nel riconoscere questi principii, eccettua la *mancia* (*les etrennes*) che potrebbe essere data al capitano *pro bona custodia*; egli vuole che essa gli appartenga esclusivamente, perchè è un regalo fatto volontariamente al capitano, senza alcun patto antecedente. Ma Emèrigon non è di questa opinione, precipuamente se la mancia è considerabile.

Perciò, deve dirsi con questo dotto giureconsulto, che in buona regola, e se non vi ha patto contrario, tutto ciò che il capitano, il quale naviga a profitto comune sul nolo, esige in virtù di stipulazione riguardo alle mercanzie caricate sul suo bordo, è un profitto che debbe essere diviso tra i soci: « ed » io metterò nella stessa classe, soggiunge » egli, qualunque mancia considerabile che » riceverebbe da parte de'caricanti, sebbene » non siavi stata antecedentemente stipula» zione *in iscritto*, atteso il sospetto di fro» de, ed atteso che debbe esser comune qua» lunque profitto fatto da un socio nelle sue » funzioni di socio (1) ».

Il sig. Delvincourt concorre con noi in questa opinione, la quale si trova oggidì sostenuta dalla disposizione dell'art. 1847 del Codice civile corrispondente all'art. 1719 delle nostre Leggi civili che si trascrive:

« Art. 1719. I soci che si sono obbligati » ad impiegare per la società la loro indu» stria debbono render conto alla stessa di » tutti i guadagni fatti con quella specie di » industria, che è l'oggetto della società ».

§. 11. Lo stesso autore propone in seguito tre quistioni importanti; la prima, se i capitani a profitto comune sul nolo possono portare in conto le spese anteriori all'arrolamento de' marinai, e quali spese. Se, dice egli, vi ha convenzione a tal riguardo, fa d'uopo eseguirla, donde sembrerebbe risultare, che, in difetto di convenzione, tali spese non deggiono esser messe in conto.

Valin, su l'art. 1. titolo *degli stipendi dei marinai*, è di avviso che, se, oltre alla sua parte del nolo, ciascuno, prima della partenza del bastimento, riceve dal proprietario una certa somma secondo il posto che occupa sul bastimento, questa somma rimane in sua piena proprietà, qualunque sia il risultamento della navigazione.

Ma è di principio, ed è di tutta giustizia, che quello che si spende per armare il bastimento, per i viveri comperati nel luogo dell'armamento, per le provvisioni del viaggio, per *ispalmare* il bastimento in occasione della partenza, e tutto ciò che si consuma durante il corso del viaggio, per curare i malati, per nutrire l'equipaggio, e per raddobbare il bastimento, sono a carico e per conto della società; in somma ogni cosa dee essere sopportata dalla massa sul nolo guadagnato o da guadagnarsi.

La seconda quistione è, di sapere se nelle spese del viaggio si debba calcolare ciò che oltrepassa il mero necessario. Non si debbe ammettere che quello che è onestamente e giustamente necessario. D'altronde ciò dipende dalle circostanze, e dal modo come il capitano ha amministrato. Non bisogna mai sofisticare su le sue operazioni, sopra tutto se non vi ha sospetto nè di dolo, nè di colpa grave. Si nominano allora de' periti, dice Emèrigon, i quali stabiliscano e giudichino gli articoli del conto del capitano *ex aequo et bono*.

Infine, la terza quistione concerne il nolo delle paccottiglie. La gente di mare può essa ne' contratti a profitto comune esimersi dal pagarsi il nolo delle proprie paccottiglie?

Il contratto a profitto comune essendo per rispetto al nolo una vera società tra il bastimento, il capitano ed i marinai, ne risulta che il capitano, nè chiunque altro dell'equipaggio possono aver su tal nolo una porzione maggiore di quella ch'è stata determinata in loro favore nelle convenzioni fatte fra i soci: essi non possono pretendere alcuna cosa esclusivamente. In conseguenza, ciascuno deve dar

(1) Ved. Emèrigon, t. 2, pag. 24.

conto alla massa del nolo delle sue merci, anche delle proprie paccottiglie; giacchè la sua porzione sarebbe esorbitante, se egli, sotto pretesto che trattasi delle paccottiglie fosse dispensato dal pagare il nolo (1).

§. 12. Finalmente la inibizione di che parla l'articolo ha doppio scopo:

1. Evitare che il capitano, navigando a profitto comune, possa fare un traffico particolare, mentre eseguendo un tal isolato negozio farebbe doppio torto alla società: da una parte facendo scemare di prezzo le mercanzie spedite in comune, per la ragione, che ne accrescerebbe la quantità; dall'altra dando, come è inevitabile, dietro l'interesse personale maggior attenzione alla vendita delle mercanzie particolari, che a quelle degli effetti del carico comune.

2. Vi sarebbe inoltre la stessa predilezione nella compra delle mercanzie di ritorno, delle quali farebbe eziandio alzare il prezzo con la sua concorrenza.

(1) V. Emèrigon, *loco citato*; Valin sull'art. 2 *degli stipendii*.

Riassumendo quanto si è detto nel trattare il trascritto art. 227 si raccoglie, che il divieto di che tratta l'articolo si applica al capitano che naviga a profitto comune sul carico. Non può dirsi lo stesso del capitano che naviga a profitto comune sul nolo. In questo caso non può essergli negato o vietato di caricare per suo conto altre mercanzie sia della stessa natura, sia della natura diversa da quella caricata da altri. Però in quest'ultimo caso, egli è obbligato, come si è notato, di calcolare il nolo a tutti gli altri interessati.

La frase *a profitto comune sul carico* debba ritenersi allorquando egli è associato coi suoi caricanti per i guadagni e le perdite derivanti dal caricamento.

L'altra frase *non può* ha per oggetto di evitare, che portando merci di suo conto, porterebbe per necessaria conseguenza più cura alla sua roba, che a quella della società: tutto ciò è da ritenersi, qualora non vi esista una convenzione particolare, che lo autorizzasse.

ART. 228. In caso di contravvenzione alle disposizioni mentovate nell'articolo precedente, le mercanzie imbarcate dal capitano per suo conto particolare, sono confiscate a profitto degli altri interessati.

Sommario.

1.—Conseguenze, in caso che il capitano trasgredisse le disposizioni indicate nell'articolo 227 del Codice di commercio.
2.—Tal conseguenza dee esser dichiarata dal Magistrato, e la pena della confisca debbe esser dichiarata con sentenza.
3.—A profitto di chi cede la confisca.
4.—Se il capitano che non carica a profitto comune, carica al di là del permesso, la merce allora cade in confisca; quando ciò siesi stabilito.

COMENTO

§. 1. L'articolo sopratrascritto è conseguenza dell'articolo precedente 227, e sull'oggetto èvvi poco a dichiarare, mentre la redazione dello stesso non ammette osservazione, nè spieghe.

Il Codice di commercio con il trascritto articolo 228 pronunzia la pena contro quel capitano, il quale volesse trarre un particolare profitto, trafficando o commerciando sul legno che naviga a profitto comune.

La pena per la violazione dell'art. 227 consiste nella confisca delle merci imbarcate per suo conto isolato.

§. 2. Ma la confisca non ha luogo di pieno dritto, fa mestieri, che un giudizio vi sia, nel quale il Magistrato discusso avrà l'occorrente, e trovando il reclamo degl'interessati giusto e verificato, ne sanziona la confisca istessa.

§. 3. Una tal confisca dee tornare in profitto *degli altri interessati*, dice la legge, ed il capitano o maestro che naviga a profitto comune non avranno alcuna porzione a pretendere sulle mercanzie confiscate in loro danno, e questo in pena della loro infedeltà.

§. 4. Resta ad osservare, che la pena pronunziata dall'art. 228 autorizza anche la confisca delle merci, che il capitano, il quale non naviga a profitto comune, si permette sovente di caricare fraudolentemente al di là di ciò che gli è permesso. Ma in questo caso tale confisca non ha luogo, ove non sia convenuta.

Art. 229. Il capitano non può abbandonare il suo bastimento, durante il viaggio per qualsivoglia pericolo, senza la deliberazione degli uffiziali e principali dell'equipaggio: ed in questo caso egli è obbligato di salvar con sè il danaro, le carte, e tutto ciò che potrà delle mercanzie le più preziose del suo carico, sotto pena di esser tenulo in suo proprio nome.

Se le cose in tal modo salvate dal bastimento si perdessero per qualche caso fortuito, il capitano ne rimarrà discaricato.

Sommario.

1. — D'onde ha origine tale articolo. Diversità dalle antiche alle nuove leggi.
2. — Il capitano per effetto del contratto avuto con i proprietarii del legno è nel dovere d'invigilare alla conservazione delle mercanzie caricate sul bastimento, non che sul bastimento istesso.
3. — Ciò che dee praticare il capitano per l'abbandono, e come debbe regolarsi per ciò che vi è caricato nel legno.
4. — Vedendo inutile ogni suo sforzo per salvare il legno, nel caso di abbandono, ciò che deve procurare di salvare.
5. — Regolamenti francesi prima del Codice.
6. — Come dee il capitano regolarsi, vedendo scoraggita la sua gente.
7. — Scrittori che indicano i casi di abbandono.
8. — Istruzioni, ed insinuazioni di cha dee esser convinto ogni capitano di naviglio.
9. — Circostanze che deggion concorrere per eseguirsi l'abbandono.
10. — Si dimostra che alcune antiche massime son riprovate, e che la bravura, e la stessa temerità hanno i loro limiti.
11. — Come punivasi l'abbandono in Francia.
12. — Circostanze che potrebbero addebitarsi al capitano, se nel caso di abbandono non salvi tutto ciò che può dimostrare il suo esatto andamento.
13. — Disposizioni che son comuni al capitano, e marinari in caso di abbandono del legno.
14. — Se in caso di abbandono, sonosi salvate delle merci, che dopo per caso fortuito sonosi perdute, il capitano a nulla è tenuto.

COMENTO

§. 1. Questo articolo riunisce i due articoli 26 e 27 del tit. 1, lib. 2 dell'ordinanza del 1681 e ne conserva esattamente le disposizioni tanto nell'art. 243 del Codice francese, che al trascritto 229 del nostro Codice di commercio. Però vi manca quella disposizione che portava la pena di gastigo corporale. Ma non vi è dubbio, che il capitano dovrebbe venir punito, se vi fusse negligenza da sua parte. Se la legge nuova non ne parla di tal punizione, di penale, che ciò appartiene piuttosto alla disciplina, che ai regolamenti del commercio.

§. 2. Il capitano è obbligato pel contratto al quale ha acconsentito, assumendo la condotta del bastimento, e per i principî della fedeltà a' suoi compagni, d'invigilare con tutto il suo potere alla conservazione tanto del bastimento, che delle mercanzie che gli sono state affidate. L'onore che ha ricevuto di comandare a coloro, che si sono associati al suo viaggio, gli fa un dovere di dare ad essi esempio di un coraggio, che non resta scosso alla vista del pericolo; e non già ch' egli deve assolutamente deferire al loro parere.

§. 3. Durante il viaggio, il capitano non può, per qualsivoglia pericolo, abbandonare il bastimento senza la deliberazione degli uffiziali, e de' principali dell'equipaggio, e nel caso, che l'abbandono sia risoluto, egli è tenuto di salvar seco il danaro e tutto ciò che potrà delle merci più interessanti del suo carico, sotto pena di essere obbligato in proprio nome.

§. 4. Badar si deve, che il capitano non deve esser celere all' abbandono, ma deve tentare, e mettere in opera ogni mezzo per evitarlo. E qualora poi finalmente tutt' i suoi sforzi li vedesse inutilmente spesi, e non gli resta altro partito che quello dell'abbandono del bastimento, la legge non lo condanna ad assoggettarvisi volontariamente ad una perdita da tutti giudicata inevitabile. Allora è il caso, che con la sua gente salvi quello che può. Questo stesso è quello che portavano ancora le Leggi romane(1). Egli altresì dee porre la stessa attenzione a salvare le spedizioni, le polize di carico, e le altre carte del bastimento (2).

§. 5. In Francia, le antiche ordinanze proibivano al capitano di abbandonare il bastimento al nemico, per l' incerto timore dell'esito; e veniva proibito a qualunque capitano o padrone sotto pena di responsabilità, e punizione corporale.

§. 6. Il capitano, dice Valin, deve opporsi al timore dell' equipaggio nei perigli; non acconsentir mai sulle prime al consiglio dell'abbandono, anzi deve opporvisi, ed esortar la sua gente a fare tutti gli sforzi per allontanare il periglio; egli dee incitarla, minacciarla, insomma deve arrendersi alla loro deliberazione, se non quando la prudenza non gli permette più di resistere infine; se vuole conservare la sua riputazione, egli dee essere l'ultimo ad abbandonare il bastimento (3).

Abbandonare il bastimento e fuggire, è per un capitano la estremità più grande e più spiacevole.

(1) L. 31. *ff. de Leg. Rhod.*
(2) Kuricke, *ad jus hanseatic.* tit. 9, art. 4.
(3) Ved. Valin su l'art. 26.

§. 7. Il timore di esser fatto schiavo, o prigione è un giusto motivo per abbandonare il bastimento a prender la fuga, allorchè si è nella impossibilità di difendersi. Lo stesso è per timore del fuoco o del naufragio. Targa, cap. 39, p. 291, dice, che il giusto timore è una specie di violenza, e Casaregis disc. 23, n. 84, dopo aver deciso, che il capitano non dee in simil caso *temerariamente* abbandonare il suo bastimento, aggiugne, che è tutt'altro, se uno si trova in circostanze proprie a scusare il timore, la credulità, e lo stesso errore del capitano.

Ma fa di mestieri, che queste circostanze sieno gravi, giacchè esse fan decidere della buona o cattiva condotta del capitano. Emèrigon ne riporta vari esempi, *Trattato delle assicurazioni*, cap. 12, sez. 26.

A queste diverse decisioni, citate da questo dotto giureconsulto, si può aggiungere il fatto di un abbandono eseguito da un capitano, di che parla la decisione emessa nel 1787, dal Parlamento di Brettagna contro il capitano del bastimento denominato l'*Aimable Elisabeth*, partito da Lorient il giorno 11 marzo 1783, per Filadelfia. L'*Aimable Elisabeth* era stato abbandonato in mezzo a' mari dal capitano e dal suo equipaggio, i quali si ritirarono sul bastimento americano *la Nancy*. Al momento della loro diserzione un luogotenente ed otto marinai della *Nancy* s'impossessarono dell'*Aimable Elisabeth*, tennero il mare con questo bastimento durante sette settimane e lo condussero all'isola San-Giovanni di Terra-Nuova. Tali avvenimenti accusavano altamente il capitano o di viltà, o di fraude, o di perfidia.

§. 8. Ogni professione ha i suoi particolari doveri. Quel di un marino consistono nel dominare i perigli che lo circondano, e che non debbono giammai alterare la sua tranquillità.

Per esercitare questa professione importante è d'uopo senza dubbio avere altrettanta abilità quanto coraggio; ed è ciò quello che la rende così onorevole, quello che le dà un posto cotanto distinto fra tutti gli altri stati. Esigere da' navigatori il semplice coraggio degl'uomini ordinari, mostrare in essi

una pusillanimità, ciò sarebbe debolezza anche in un altro stato, disimpegnarli dall'obbligazione di sormontare i perigli che essi debbono affrontare, sarebbe un degradarli. Perchè possono cedere senza disonore a' pericoli, da' quali si vedono minacciati, non basta che il rischio sia, o loro sembri imminente, se questo non è insormontabile, fa d'uopo che sia affrontato da uomini, la prima virtù dei quali deve essere il coraggio.

L'essere il capitano un vile non porta con sè l'assoluta necessità di tacciare anche di viltà l'intero equipaggio. Fa mestieri distinguer sempre gli uomini sottoposti al comando da quello che li comanda e che spesso li avvilisce. L'equipaggio, assuefatto ad ubbidire ciecamente, è qualche volta tutto quello che il suo capitano vuol che sia. Guidati da un bravo, gli uomini i quali si lascerebbero intimidire da' perigli, gli affronterebbero tutti. Ma, abbandonati dal loro capo, sarebbe egli sorprendente che si decidessero anche essi a fuggire?...

§. 9. Per autorizzare un capitano ad abbandonare il suo bastimento è necessario non solo l'evidente pericolo; ma altresì la deliberazione autentica di tutto il suo equipaggio; fa d'uopo, come si è sulle prime accennato, che tanto gli ufficiali quanto i principali marinai abbiano giudicato indispensabile un tal abbandono; bisogna che il loro avviso, renduto legalmente palese per mezzo di un processo verbale da essi sottoscritto; faccia violenza al coraggio, ed alla intrepidezza di lui. Vi è di più: tutte le volte che ha luogo una circostanza pericolosa, in cui la legge richiede che l'equipaggio sia ragunato, consultato, interpellato a dare il suo avviso, fa di mestieri che la deliberazione presa in quell' assemblea sia segnata, conformemente all'articolo 211 del Codice di commercio nel registro del bastimento. Il saggio antivedimento del legislatore ha sentito l'abuso che risulterebbe da questa omissione, se l'avviso che il capitano è obbligato di prendere nelle occasioni critiche, si riducesse ad una semplice consultazione verbale. Oltre a che egli potrebbe troppo facilmente supporre l'avviso di cui abbisogna per iscusare la sua condotta, si comprende la differenza, che debbe passare tra le opinioni di alcuni ufficiali o marinai, azzardata tumultuosamente, e di cui non dee rimanere alcuna traccia, ed una deliberazione regolare una deliberazione scritta. Allorchè l'equipaggio è convocato per deliberare, esso sente allora tutta l'importanza del parere che sta per dare. L'obbligazione di sottoscriverlo lo rende naturalmente più attento a quello che sta per fare. Non solamente esso si occupa della situazione imbarazzante in cui si trova, ma riflette anche alle conseguenze del partito, che gli si propone, gli animi si riscaldano; il grido dall'onore si fa sentire; l'uomo più vile è infiammato dall'esempio, e spesso il più imminente pericolo è affrontato.

§. 10. Però non si potrebbe non condannare la condotta di un temerario insensato, il quale si ostinasse in un pericolo imminente e certo, ed insistesse a non abbandonare il suo bastimento. Lungi da noi quelle funeste massime, que' principi barbari, che un marino è sempre obbligato a perire col bastimento che lo porta; che egli non può giammai abbandonarlo senza colpa; che lo stato più deplorabile di tal bastimento non autorizza un equipaggio ad evitare la morte che gli sembra certa. La bravura e la stessa temerità hanno de' limiti, ma il capitano non dee giammai abbandonare il suo bastimento, se non è l'ultimo ad abbandonarlo.

§. 11. Oltre alla pena civile, l'Ordinanza pronunziava la pena corporale contro il capitano prevaricatore; essa voleva che fosse punito. Ma siccome abbiamo osservato negli art. precedenti, che il sistema della nostra legislazione non permette più d'inserire nelle nostre leggi le disposizioni vaghe di pene corporali, le quali d'altronde son applicate cumulativamente con le altre, ogni qualvolta v'è il delitto. L' interesse pubblico esige allora una condanna esemplare. La dichiarazione del re di Francia del 28 settembre 1699, vuole che l'abbandono di un bastimento in mare sia punito con tre anni di ferri (1).

§. 12. In fine, se non resta altro partito a prendere, fuorchè quello di abbandonare

(1) Ved. Valin su l'art. 5 del tit. *dei Marinai*, e su l'art. 26, tit. *del Capitano*.

il bastimento, il capitano unitamente alla gente dell'equipaggio, debbe almeno salvare, per quanto è più possibile, il danaro e le mercanzie preziose che sono nel bastimento. Nel portar via gli effetti preziosi ed il danaro, il capitano non dee punto obliare le sue spedizioni, le sue polize di carico e gli altri documenti del bastimento, o principalmente il suo registro, il suo giornale di rotta e di contabilità. Se egli non mettesse della cura a salvare un tal registro, documento essenziale, potrebbero sorgere al tempo stesso, e non senza fondamento, delle presunzioni sfavorevoli e su la sua lealtà e sul suo coraggio; tale dimenticanza potrebbe far credere, o che egli aveva de' motivi particolari, o che aveva perduto in parte la sua ragione, poichè abbandonava il testimone muto, ma decisivo, della sua intrepidezza o della sua probità.

In generale, il capitano nulla deve omettere per salvare il bastimento ed il carico, onde confermare la idea che si è avuta della sua buona condotta.

§. 13. L'art. 31 delle leggi rodie ingiugne all'esercitore, o per conseguenza al capitano, di unirsi a' marinai per salvare gli effetti del bastimento: *Exercitor cum nautis opem ferat, ut salvetur; toto; tit. nautae, caupones; lege quo naufragium*, § 8; *lege ne quid ex naufragio, D. incendio, ruina naufragio.*

L'art. 3 de' Giudizi di Oleron ingiugne ai marinai di *salvare quel che più potranno delle cose della nave*, sotto pena di esser privi de' loro salari, e di andar soggetti a maggior punizione.

Per effetto dell'art. 12 dell'Ordinanza di Filippo II. Re di Spagna, dell'anno 1563, riportata da Cleirac, i marinai sono tenuti di salvare tutto quello che più potranno, ec.

L'Ordinanza di Wisbury, art. 15 e 16, dice che « i marinai sono tenuti di salvare e di » conservare in loro potere le mercanzie; » locchè facendo, debbono essere pagati dei » loro salari; e non *altrimenti* ».

La Confederazione Teutonica racchiude la stessa disposizione, art. 44 « Se i marinai ri» cusano di *assistere il padrone*, essi non a» vranno nè stipendi, nè ricompense ».

È d'uopo d'altronde vedere ciò che sarà più particolarmente detto in seguito a questo riguardo.

Il capitano, che ha potuto salvare una parte del suo carico, dee tenerne conto a chi di dritto; ma se gli effetti in tal modo salvati dal bastimento si perdessero per *qualche caso fortuito*, il capitano ne sarebbe discaricato, giacchè egli non può esser tenuto del caso fortuito in tale circostanza, siccome non lo è in qualunque altro. È anche da presumersi, osserva Valin, che dopo essersi salvati quegli effetti nell'abbandonare il bastimento, la sopravvenuta perdita di essi, è stata la conseguenza necessaria di un pericolo più grande ancora di quello, che aveva cagionato l'abbandono del bastimento (1).

(1) V. Valin su l'art. 27, tit. *del Capitano*.

Art. 230. Il capitano è obbligato fra ventiquattr' ore del suo arrivo, di far visitare il suo registro, e di fare il suo rapporto.

Il rapporto debbe enunciare il luogo, ed il tempo della sua partenza, la via che ha tenuto, i rischi che ha corso, i disordini succeduti nel bastimento, e tutte le circostanze notabili del suo viaggio.

Sommario

1. — Obbligo del capitano fra le 24 ore del suo arrivo.
2. — Tal'obbligo è non solo per i nazionali, ma beosì per i legni esteri.
3. — Un tal rapporto è del dritto delle genti, e dee osservarsi da tutt'i popoli.
4. — Un tal rapporto dove dovrà farsi dal capitano.
5. — Un tal rapporto come appellasi nelle costa del Mediterraneo.
6. — Ordinanza, e commendatori che ragionano di tal rapporto.
7. — Epoca in cui un tal rapporto dee aver luogo, ed importanza di tal rapporto per le conseguenze.
8. — Obbligo dei capitani fra le ore 24 far visitare il loro registro; e nel formare il rapporto indicare tutte le circostanze le più lievi, onde esimersi da risponsabilità, o almeno attenuarne la colpa, o scusarlo.
9. — Il rapporto del capitano ha doppio oggetto.
10. — Fra le cose essenziali da dichiararsi nel rapporto, il capitano è obbligato dichiarare i nati, e morti lungo il viaggio; e testamenti che sul legno ha potuto ricevere, sia dalla gente dell'equipaggio che da' passaggieri.
11. — È indispensabile, che il capitano presenti nell'approdare, la sua patente, comunque il Codice non lo dichiari.
12. — Valore che ha il rapporto legalmente ed ampiamente formato dal capitano.
13. — Se vi sono stati avvenimenti dopo la formazione del rapporto, dovrà farsi un rapporto suppletorio.
14. Rigori che la legge impone nel caso il capitano facesse operazioni qualunque, giungendo in porto pria che formasse rapporto.
15. — Cosa s' intende per pericolo imminente.
16. Pene in cui incorre il capitano contravvenendo alle disposizioni sopra trascritte.

COMENTO

§. 1. Una delle più sagge precauzioni prese dalle leggi nautiche si è quella che obbliga il capitano, *tra le ventiquattr' ore dal suo arrivo*, di far visitare il registro e di far il suo rapporto.

Questo rapporto, dice l'art. 230 del Commercio, deve enunciare

il luogo ed il tempo della sua partenza;
la via che ha tenuta;
i rischi che ha corsi;
i disordini succeduti nel bastimento, e tutte le circostanze notabili del suo viaggio.

§. 2. I bastimenti nazionali non sono i soli che siano soggetti alla formalità del rapporto; i navigli stranieri vi sono egualmente tenuti,

§. 3. Se i rapporti interessano particolarmente l'armatore, l'assicuratore, l'assicurato, il caricante, il mutuante a cambio marittimo, ec. essi riguardano per questo oggetto tutte le nazioni commercianti.

D' altronde, se per la garentia degl' interessi di tutti è necessario; che il capitano faccia il suo rapporto e la dichiarazione di quanto gli è accaduto per via, importa anche, osserva Valin, seguendo Loccenio e Casaregis, che niun bastimento entri in un porto, senza che si sappia di quale nazione esso è, donde viene, se è in regola, ciò che ha veduto o inteso; in una parola, tutte le circostanze importanti del suo viaggio. Tale è il dritto delle genti osservato presso tutti i popoli.

Quod traditis inquit?
Qui genus? Unde domo?
Pacem ne huc fertis, an arma?
VIRG. *Eneide. lib. 8.*

§. 4. Qualunque capitano è adunque obbligato al suo arrivo di sottoporre gli avvenimenti di mare all'attenzione dei magistrati ed all'azione delle leggi. Si adempie a questo dovere innanzi al magistrato del primo luogo ove si approda *Navicularius... provinciae judicem, ejus scilicet in qua res agitur, adire festinet* (1).

§. 5. Su le coste del Mediterraneo si chiama *consolato* quel'o che il Codice di commercio chiama *rapporto*, perchè questa specie di ricerca si fa in Italia dai magistrati del Consolato del mare, che è la giurisdizione marittima, e nel levante, dai consoli della navigazione: *Consolatus, a consulibus retineri solitis in portubus, vel maritimis emporiis per nationes vel mercatores, nomen recipit* (2).

§. 6. L' ordinanza della Confederazione Teutonica, art. 34, contiene: « Il padrone è » tenuto, al ritorno del viaggio, sotto pena » di una multa di 25 scudi, di dichiarare al » giudice i delitti, ed i casi per i quali hanno » avuto luogo delle ammende ».

L'ordinanza della marina, titolo delle patenti e dei rapporti, art. 4, ordinava egualmente a tutt'i padroni, o capitani di bastimenti, *sotto pena di ammenda arbitraria*, di fare il loro rapporto 24 ore *dopo il loro arrivo nel porto.*

§. 7. Così, dal momento che il bastimento è ancorato nel porto o nella rada del porto del suo arrivo, il capitano dee fare il suo rapporto *tra le 24 ore.*

Questo rapporto è tanto importante nelle sue conseguenze, che esso deve esser fatto dal capitano in persona, o, in sua presenza, dall'interprete, se egli non sa la lingua.

Valin osserva esser ben raro, che i capitani facessero *esattamente* i loro rapporti. Eglino fingono sempre, per giustificarsi, o che sono arrivati troppo tardi, o che non hanno potuto scendere prima a terra. È però del loro massimo interesse di conformarsi strettamente al voto della legge, ed è il mezzo di sottrarsi ad ogni responsabilità, e di evitare le ricerche ed i sospetti spiacevoli.

§. 8. I capitani debbono egualmente, e nello stesso termine, far visitare il loro registro. Siccome il registro è il testimone della condotta del capitano, così importa, che esso sia vistato senza alcun ritardo; il minimo indugio stabilirebbe delle presunzioni di prede e di alterazione, che qualunque uomo onesto dee prevenire con l'affrettarsi di adempiere alle formalità prescritte.

Il visto del registro, ed il rapporto sono due formalità indispensabili, che debbono marciar di fronte.

Se il capitano denota nel suo registro ciò che concerne la sua contabilità, le risoluzioni prese durante il viaggio, e generalmente quanto riguarda il suo carico, e può dar luogo a rendimento di conti e ad una dimanda giudiziaria, egli dee circostanziare nel suo rapporto la storia del suo viaggio. Tale rapporto, che è in seguito verificato, diviene il contratto del registro, perciò che il registro enuncia.

Siccome il capitano è responsabile, allorchè per suo proprio fatto il viaggio è stato ritardato, allorchè ha senza necessità cambiato il luogo della partenza, e n'è avvenuto del danno, così la legge l'obbliga a dichiarare

(1) L. 2, C. *de naufragiis*
(2) Ved. Casaregis disc. 2, num. 3.

il tempo ed il luogo della sua partenza, la via che ha tenuta, i rischi che ha corsi, quando ha fatto falsa rotta, ec.; giacchè i perigli nei quali si è trovato possono, secondo le circostanze, renderlo scusabile.

§. 9. Inoltre, il capitano dee dichiarare i disordini avvenuti nel bastimento, e le circostanze rimarchevoli del suo viaggio, perchè la prudenza può averlo impedito di reprimere degli eccessi, che l'interesse pubblico non permetteva di lasciare impuniti; perchè egli può, principalmente in tempo di guerra, aver fatto delle osservazioni, di cui importa instruire il governo; perchè può aver fatto delle utili scoperte, aver veduto o segnalato degli scogli ed altro (1).

In una parola, il rapporto del capitano, al suo arrivo, ha nel tempo stesso per oggetto la sua condotta qual capitano, e l' interesse dello stato e della navigazione.

§. 10. Fra il numero degli avvenimenti da dichiararsi subito dopo l'arrivo, il capitano deve comprendere le nascite e le morti che hanno avuto luogo a bordo, ed adempiere su questo proposito le formalità che gli sono prescritte dagli art. 63, 64, 65, 91, 92 del Codice civile.

Del pari, il capitano, in conformità degli art. 914, 906, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, ec. dello stesso Codice, deve ricevere nel corso del viaggio i testamenti fatti dalla gente di mare o dai passeggieri.

§. 11. L' ordinanza della marina, art. 5, titolo delle patenti e dei rapporti, voleva che il capitano, prima di essere ammesso a fare il suo rapporto di arrivo o di fermata, presentasse la sua *patente*; in mancanza di che si supporrebbe che egli ha navigato senza patente, o pur con falsa patente, ed in conseguenza il suo bastimento sarebbe nel caso della confisca.

Quantunque la legge nuova non faccia qui menzione di tale obbligazione, non perciò questa non è indispensabile per il capitano: fa mestieri che esso presenti di nuovo la sua patente per provare, sopra tutto in tempo di guerra, che non può essere sospettato di averla consegnata al nemico, o ad altro che potrebbe abusarne.

Ogni padrone di bastimento dee con cura conservare la sua patente per presentarla in occorrenza — (*Vedi ciò ch' è stato detto all'uopo precedentemente*).

§. 12. Il rapporto o consolato, steso nella debita forma e verificato, è un documento autentico che fa fede da sè stesso, salvo al terzo interessato la pruova in contrario.

§. 13. Allorchè trattasi di fatti accaduti dopo il rapporto, o che non era possibile di esprimere al tempo dello stesso rapporto, vi si può supplire con una aggiunta.

All' infuori di questi casi, non è permesso al capitano di aggiungere cosa alcuna al suo rapporto (1).

§. 14. Il rapporto è di tale importanza agli occhi della legge e nell'interesse del commercio, e della navigazione, ed il legislatore è talmente severo su la necessità di esso, che è proibito al capitano, eccetto il caso d' imminente periglio, *e sotto pena di procedura estraordinaria contro di lui*, di discaricare della merce prima di aver fatto il suo rapporto.

Tale è la disposizione testuale dell'articolo 236 del Codice.

§. 15. Il periglio sarà imminente, se il bastimento corre rischio di perdersi. E se il bastimento, gettato su la costa, facesse acqua, o se avesse urtato contro degli scogli, nè potesse essere rilevato o racconciato senza discaricare, il pericolo sarebbe del pari imminente.

Ma se, a motivo della umidità, le mercanzie minacciassero deterioramento, il capitano deve allora dimandare al giudice la permessione di discaricarle.

§. 16. L'ordinanza della marina art. 9, titolo dei rapporti, pronuncia in questo caso la pena corporale contro il capitano, e la confisca della merce contro i mercatanti, che avrebbero fatto fare il discaricamento.

I compilatori del Codice di commercio avevano richiamato questa disposizione nel loro progetto; ma essa fu rinviata al Codice penale marittimo.

(1) Ved. art. 21 dell'ordinanza del 1517.

(1) Ved. Emérigon, t. 2, p. 97, § 11.

Sarebbe stato a desiderare, che si fosse determinata la pena, e che si fosse sopra tutto indicata la persona incaricata di procedere. Ma, che che ne sia, la procedura estraordinaria avendo qui luogo unicamente per la mancanza del rapporto, essa è indipendente dalle pene pronunciate dal Codice doganale, come la confisca, il doppio dritto, ec., ed il capitano, che contravviene alla legge senza il consenso dei mercatanti, è tenuto verso essi degli effetti della confisca, ed è passivo di tutt'i danni-interessi.

Art. 231. Il rapporto debbe esser fatto nella cancelleria avanti al presidente del tribunale di commercio.

Nei luoghi ove non è tribunal di commercio, il rapporto si fa al giudice di circondario.

Il giudice del circondario, che riceve il rapporto, è obbligato di mandarlo senza dilazione al presidente del tribunale di commercio più vicino.

Nell' uno, e nell' altro caso il deposito del rapporto debbe esser fatto nella cancelleria del tribunale di commercio.

Sommario.

1. — Dove debb' essere fatto il rapporto.
2. — S' indica il sito da depositarsi.
3. — Oltre delle persone indicate nell' art. 231 niun' altra autorità, o ufiziale pubblico, può arrogarsi il dritto di ricevere in deposito il rapporto.
4. — Eccezione a questa regola in talune circostanze.
5. — Norma che si dà al capitano, nel caso che approda in paese Estero.
6. — Come si regolerà nel caso che approda in un porto straniero dove mancasse Console e Viceconsole.
7. — Sentimento di diversi scrittori sulla materia, formanti autorità.

COMENTO

§. 1. Poche cose fan bisogno notarsi su questo articolo, il quale non ammette dubbiezza veruna per la sua chiarezza. Solo indicheremo ciò che segue.

Se il capitano approda in un porto del regno, il suo rapporto deve essese fatto avanti al presidente del tribunale di commercio; e nei luoghi, ove non vi ha tribunale di commercio, il rapporto si fa al giudice di circondario, il quale è allora obbligato di mandarlo senza dilazione al presidente del più vicino tribunale di commercio.

§. 2. Nell' uno e nell' altro caso giusta il disposto del trascritto art. 231 del Codice di commercio, il deposito del rapporto deve esser fatto alla cancelleria del tribunale di commercio.

§. 3. All' infuori delle persone designate dalla legge, niun'altra ha il dritto, ed il potere di ricevere tali rapporti. Prima dell'ordinanza della marina, vari ufficiali pubblici, i notari ed altri, aveano preso l'uso di ricevere i rapporti dei capitani, niuna regola vi era a tal riguardo, per conseguenza, niuna sicurezza. L'ordinanza della marina fece cessare tal disordine; essa affidò ai soli giudici degli ammiragliati questa funzione, il cui oggetto ha sì grande relazione con l' interesse pubblico; ed il nostro Codice, seguendone le norme, l'ha attribuita ai giudici dei tribunali di commercio, i quali oggidì rimpiazzano civilmente i primi.

§. 4. Però, in un porto ove non vi ha tribunale di commercio, ma un tribunale di prima istanza, che, giusta la organizzazione giudiziaria, fa le funzioni di tribunale di commercio, non dee il capitano fare il suo rapporto avanti al presidente del tribunale civile, qual presidente nello stesso tempo del tribunale di commercio?

Non debbonsi finalmente depositare i rapporti nella cancelleria del tribunale civile, il quale fa le funzioni di tribunale di commercio?

Potenti motivi ne determinano per l'affermativa. In primo luogo, i tribunali civili sono egualmente giudici in materie commerciali; ed essendo nella loro attribuzione il giudicare di tutte le dispute derivanti da rischi avvenuti, e da altri fatti marittimi, è naturale che i rapporti siano ricevuti dalla autorità la quale dee pronunciare sul loro contenuto. Il presidente del tribunale civile, in qualità di presidente del tribunale di commercio, ha gli stessi poteri; dee quindi disimpegnare le stesse funzioni. In secondo luogo, è necessario, che questi magistrati si familiarizzano con gli avvenimenti di mare: fa adunque mestieri metterli nel caso di apprezzarne la natura, e la importanza, di discernere la verità dalla menzogna, e di rettificare gli errori e le colpe del capitano. Infine la legge, nel parlare del presidente del tribunale di commercio, comprende tutti quei che hanno le medesime obbligazioni, e non è proibitiva, che relativamente a coloro, i quali, come i notari, non hanno alcun rapporto diretto alla decisione degli affari marittimi; ed allorchè essa incarica i giudici di circondario di ricevere i rapporti dei capitani, è solo nei luoghi ove non esiste tribunale di commercio, nè tribunale civile che ne faccia le veci. Niun dubbio allora, che il giudice di circondario del luogo debba ricevere il rapporto, altrimente il rapporto non potrebbe esser fatto tra le 24 ore, a motivo della lontananza del tribunale di commercio o del tribunale che lo rappresenta.

§. 5. Se al contrario il capitano approda in un porto straniero, egli dee presentarsi al proprio console, fargli un rapporto, e prendere un certificato che provi l'epoca del suo arrivo, e della sua partenza, lo stato, e la natura del suo carico. So l' interesse del commercio richiede queste formalità prescritte dall'art. 222 del Codice che è la ripetizione dell'art. 27 *dell'ordinanza della marina titolo dei consoli*; l'interesse dello stato vuole ancora, che ogni navigatore renda conto della sua navigazione ai funzionari stabiliti dal proprio governo, i quali sono obbligati di porre tutta la cura all' osservanza delle leggi del loro paese. Il capitano dee anche conformarsi alle regole, ed alle usanze dei diversi porti stranieri, che può frequentare.

§. 6. Ma se il capitano approda in un porto, ove non vi ha console nè vice-console della propria nazione, egli dee fare il suo consolato, o rapporto innanzi al giudice o magistrato del luogo, benchè suddito di una potenza straniera.

§. 7. Valin osserva su l'art. 27 dell' ordinanza, che, se il capitano vi manca, questa mancanza non può essere riparata, ed egli cita Casaregis, disc. 1, n. 38, ed una decisione del Parlamento di Aix del 27 giugno 1724 in favore degli assicuratori del bastimento *il Vittorioso*, partito da Paimbeuf per le isole francesi dell'America. Questa decisione fu pronunziata contro il signor Sarebourse ed altri assicurati, perchè il capi-

tano aveva mancato di fare il suo rapporto al comandante o giudice portoghese dell'isola del Principe, ove avea toccato terra. Tale decisione è riportata per intero da Emèrigon, t. 2, p. 88 e 89.

Però Emèrigon crede, che in quella decisione si possa aver avuto un secondo motivo, risultando dalla vendita del bastimento fatta dal capitano senza la procura speciale dei proprietari; procura voluta dall'ordinanza della marina, art. 19 titolo del capitano. Ma Emèrigon osserva, che nella presente ipotesi il capitano dee fare il suo rapporto innanzi al magistrato del luogo, e cita i dottori *ad L. 2 e 3, C. de naufragiis: provinciae judicem adire festinet.* « Qualunque capitano, » dice egli nella p. 100, che manca di fare il » suo consolato (o rapporto) nella debita for- » ma, nel mentre lo potea, dà molto a so- » spettare della sua condotta ». Vie maggiormente colui che non ne fa alcuno. E soggiunge.

» Non dobbiamo adunque esser sorpresi » dei giudizi, i quali, avuto riguardo alle » circostanze del fatto, si sono appoggiati « alla mancanza *di consolato* per favorire gli » assicuratori ».

Si può anche trarre argomento dall' articolo 225 il quale, in caso di fermata, stabilisce per legge di fare il rapporto *innanzi al magistrato del luogo.* Noi il vedremo da qui a poco.

Art. 232. Se il capitano approda in un porto straniero è obbligato di presentarsi al proprio console, di fargli un rapporto, e di prendere un certificato che contenga l'epoca del suo arrivo, e della sua partenza, lo stato e la natura del suo carico.

Art. 233 Se durante il corso del viaggio il capitano è obbligato a dar fondo in un porto del Regno, è tenuto di dichiarare al presidente del tribunale di commercio del luogo le cagioni del suo approdare.

Nei luoghi ove non vi è tribunale di commercio la dichiarazione si farà al giudice del circondario.

Se l'approdare forzato ha luogo in un porto straniero, la dichiarazione dee farsi al proprio console, o in sua mancanza al magistrato del luogo.

Sommario.

1. — L'obbligazione del rapporto è generale per tutt'i porti.
2. — Necessità al capitano approdando in porto estero presentato al Console, a fatto il rapporto ottenere analogo certificato.
3. — Regola approdando in un porto del Regno.
4. — Idem approdando in quello straniero.
5. — Necessità in tali casi esibire la patente.
6. — L'obbligo del capitano è di non deviare la via, nè entrare in altro porto lungo il viaggio senza necessità.
7. — Se trasgredisce tale dovere, fa falsa rotta.
8. — Approdando in un porto senza necessità è tenuto ai danni interessi.
9. — Venendo obbligato per necessità di approdare dovrà dichiarare la necessità della sua fermata.
10. — Comunque il nostro Codice, non parla del tempo nel quale dee farsi una tal dichiarazione, dee però ritenere, che sarà eseguita fra le 24 ore dell'approdo.
11. — Ricapitolazione, e conchiusione del dedotto su gli art. 232 e 233 del Codice di commercio.

COMENTO

§. 1. L'obbligazione del rapporto è generale per tutt'i porti. Quello che il capitano rende in forza delle leggi marittime nel porto dove entra, non lo dispensa di presentarsi al console della propria nazione, e di soddisfare a ciò che s'ingiunge in questo articolo.

§. 2. È di necessità assoluta che nel presentare al proprio console, e nel fargli il rapporto ottenga da questo un certificato contenente l'epoca del suo arrivo, lo stato e la natura del suo carico, e l'epoca della sua partenza.

§. 3. Se durante il viaggio il bastimento è obbligato a dar fondo in un porto del regno, il capitano è tenuto di dichiarare *le cagioni del suo approdare* al presidente del tribunale di commercio del luogo, o, in mancanza, al giudice del circondario.

§. 4. Se il bastimento dà fondo in un porto

straniero, la dichiarazione dee farsi al proprio console o vice-console, o in mancanza, *al magistrato del luogo.*

§. 5. L'ordinanza della marina richiedeva inoltre, che il capitano presentasse la sua *patente*. Il nuovo Codice non ne fa alcun motto; ma dobbiamo dire con Valin, che oltre agli altri documenti del bastimento, la presentazione della *patente* è necessaria tanto nel caso di dichiarazione per aver preso porto, quanto nel rapporto di arrivo al luogo della destinazione, senza di che il capitano potrebbe essere arrestato come corsale o pirata.

§. 6. Il dovere del capitano è di recarsi al luogo della destinazione il più presto, ed il più sicuramente possibile. Egli è tenuto a seguire la via diretta, ed a far vela *recta navigatione*, siccome dice la legge 7, *C. de naviculariis*, non essendogli permesso di deviare senza necessità.

Questa regola generale è d' altronde stabilita dal Consolato del mare, cap. 90, 107 e 219; dal Dritto anseatico; tit. 3, art. 15, e dell'ordinanza di Wisbuy art. 53.

L'art. 24 dell' ordinanza della marina, titolo del capitano, inibisce del pari ai *padroni*, sotto pena di punizione esemplare, di entrare *senza necessità* in un porto straniero, e nel caso, in cui vi fossero spinti dalla *tempesta* o cacciati dai *pirati*, esso gli obbliga a far vela al primo buon tempo.

§. 7. « Uno dei principali doveri del capi» tano o padrone, dice il suo celebre comen» tatore, essendo di fare il viaggio diretta» mente, egli prevarica, se fa falsa rotta, o » se allunga il suo viaggio con l'entrare sen» za necessità in qualche porto, anche del » regno, quantunque su la via. Viemaggior» mente è egli colpevole, se entra del pari » senza necessità in un porto straniero, sia » amico, sia inimico. Ei si rende di più sospet» to di qualche cattiva intenzione o di qualche » commercio fraudolento; indubitatamente » per questo l' articolo vuole, che esso sia » punito esemplarmente. Locchè s'intende, » oltre ai danni ed agl'interessi, della priva» zione del suo impiego o della sospensione » dallo stesso, salve le circostanze che pos» sono dar luogo ad una pena maggiore ».

§. 8. Il capitano, o padrone non deve adunque far fondo in alcun porto, senza esservi assolutamente costretto, altrimente la sua rotta si considera come falsa, ed egli si espone ai danni-interessi verso l' armatore ed i caricanti, ed altresì a perdere l'assicurazione, se non ha ricevuto dagli assicuratori la permissione indefinita di toccare quei porti che giudicherà convenienti. Disgraziatamente, e noi dobbiamo ora farlo osservare, siccome Valin lo faceva osservare in quel tempo, i pretesti non mancano giammai ai capitani per pigliar porto, e quasi sempre quelli tengon luogo di ragione.

§. 9. Però, siccome il capitano sfugge a questa responsabilità, allorquando non vi è colpa per parte sua, e l' approdare è stato forzato, così egli deve essere necessariamente obbligato a dichiarare alla prima autorità competente, che trova nel luogo ove approda, le cagioni della sua fermata, affinchè i fatti essendo in qualche modo verificati su i luoghi, si possa, al ritorno del capitano, dare un più certo giudizio della sua condotta.

Tale dichiarazione è dovuta pel solo fatto dell'arrivo e dell' ancora gittata nella rada, per quanto breve sia il tempo del soggiorno del bastimento; e la prima obbligazione del capitano si è il far subitamente, e senza alcuno indugio, il rapporto delle cagioni del suo approdare.

Comecchè questo rapporto non sia della natura di quello prescritto dall' art. 232, sebbene esso non debba riguardare che la sola fermata, e per conseguenza sia meno esteso, non perciò il capitano non è tenuto di dichiarare il nome, la portata, ed il carico del suo bastimento; il luogo donde viene, e quello ove va; il tempo della sua partenza, e ciò che ha veduto di notabile nel suo cammino, sopra tutto in tempo di guerra, se vi si sia arrischiato.

§. 10. Il nostro Codice, del pari che l'ordinanza della marina, non determina in qual tempo debba farsi tale dichiarazione; ma noi dobbiamo decidere con Valin che ciò deve supplirsi con l'articolo della legge (art. 230) contenente il principio generale, che ogni capitano, il quale piglia porto, è in obbligo

di fare il suo rapporto tra le 24 ore dal suo arrivo, e conseguentemente deesi dire, che nelle 24 ore al più tardi deve farsi la dichiarazione di fermata (1).

§. 11. Riassumendo ciò che si è detto su gli art. 232 e 233 del Codice di commercio risulta,

1. Che il capitano approdando in un porto straniero è tenuto presentarsi al proprio console fargli un rapporto, ed ottenerne un certificato del suo arrivo e della sua partenza; dello stato e natura del carico.

2. Approdando poi in un porto del Regno dichiarerà al presidente del tribunale di commercio e del luogo dove approda, perchè ha colà approdato.

Nel caso che non evvi tribunal di commercio, ma invece tribunal civile, la dichiarazione la farà a quel presidente.

Nel caso che neanche tribunal civile vi fosse, la dichiarazione la farà al giudice di circondario locale.

3. Che il capitano non può rompere il viaggio, deviare il camino indirizzandosi prima in un porto, o poi recarsi ove è diretto; il che dicesi *falsa rotta, senza preciso bisogno*, vale a dire una burrasca, l'inseguimento del nemico, ed accadendo ciò farà dichiarazione nei modi indicati dall'art. 233, ed indi subito dee partire.

(1) Vedi Valin su l'art. 6, titolo dei rapporti.

4. Fuori i casi di forza maggiore, il capitano rompendo viaggio potrà esser condannato ai danni ed interessi verso gl' interessati della nave, del carico, e degli assicuratori, giacchè se si fosse direttamente portato sul luogo del suo destino avrebbe evitato i danni, giusta la legge 137 ff. *de ver. obligat.*

Conchiudiamo la nostra analisi sull'art. 233 del Codice di commercio con ricordare a' capitani esser loro obbligo fra le 24 ore dell'arrivo di fare il loro costituto agl'impiegati della salute, delle dogane, della marina e della polizia, la mancanza del quale costituto porta la conseguenza della penale di ducati 100.

Nel detto costituto sarà menzionata, la provenienza del legno, la natura del carico, la persona a cui è diretta, le dimore, gli accidenti, le notizie di mare, le avarie, gl' incontri ed i rischi corsi, dovendo i capitani medesimi rispondere a tutte le domande che loro saran fatte, giusta l'art. 84 della legge di navigazione del 25 febbraio 1826.

Ne' porti esteri ove risegga no i nostri Consoli, sono obbligati i capitani presentarsi ai medesimi esibendo loro l' atto di riconoscimento, la patente, ed il ruolo dell' equipaggio, facendo a' medesimi un rapporto dell'accaduto nel corso della navigazione, giusta l'art. 85 delle leggi medesime.

Art. 234. Il capitano che ha fatto naufragio, e che si è salvato solo, con parte del suo equipaggio, è obbligato presentarsi avanti al giudice del luogo, o in mancanza del giudice avanti a qualsisia altra autorità civile; a farle il suo rapporto fra il termine di 24 ore dopo l'arrivo; a farlo verificare da quelli del suo equipaggio che si fossero salvati, o ritrovassero con lui; ed a prenderne copia.

Sommario.

1. — Obbligo e necessità del capitano, in caso di naufragio, fare immediatamente il suo rapporto.
2. — Luogo nel quale un tal rapporto debbe farsi.
3. — Sentimenti varii di diversi scrittori sul tempo da farsi il rapporto.
4. — Opinione di Emèrigon poggiata sull' ordinanza.
5. — Volere della legge che ci regola.
6. — Innanzi qual' autorità tal rapporto dee farsi.
7. — Perchè dee farsi innanzi quell' autorità che rinverrà il capitano nel luogo il più prossimo al naufragio.
8. — Decisione della Cassazione francese, che non deve ritenersi per esempio, per le osservazioni contrarie che si deducono, e che si trascrivono.
9. — La verificazione del naufragio risultante dalle dichiarazioni delle persone dell' equipaggio e passaggieri, non solo è indispensabile, ma anche necessaria.
10. — Non solo la legge vuole che il magistrato riceva la dichiarazione di che si tratta, ma dee interrogare i dichiaranti.
11. — Necessità di celeramente dopo avvenuto il tristo successo farsi dal capitano la sua dichiarazione, onde conoscersi se il naufragio è forzato, o volontario.
12. — Ra ionamento sull' oggetto.
13. — In quali circostanze il capitano può venir scusato, per non essersi uniformato alla legge con fare il rapporto celeramente dopo il naufragio al luogo dove prenda terra.
14. — Quando si verifica la forza maggiore, che ha impedito al capitano di fare il suo rapporto a norma di legge, allora è ammessibile la prova del sinistro, da farsi dall' assicurato.
15. — Come una tal pruova debba farsi, e pareri di varie autorità sull' oggetto.
16. — Osservazioni su tal pruova da parte nostra.
17. — Riassunto del discusso sull'art. 234.

COMENTO

§. 1. Il rapporto specialmente nel caso dell'art. 234 sopra trascritto, è della più grande necessità.

Se mai è obbligato il capitano di fare il suo rapporto, e di eseguirlo senza ritardo, ciò lo è in caso di naufragio. In fatti i capitani di bastimenti sono dei vetturali marittimi: tal titolo li rende depositari necessari della fortuna pubblica.

Il trasporto che ne fanno espone sì essi, che i loro equipaggi, i loro bastimenti ed loro caricamenti ad eventi più o meno considerabili, i quali, per la loro cagione o per la loro natura, producono effetti diversi riguardo agl' interessati nel bastimento o sul carico.

Da ciò si dee giudicare della necessità indispensabile, per parte dei capitani, di pro-

vare *senza alcuno indugio* gli accidenti che sorvengono, d'indicare i luoghi ove lor sono avvenuti, di render conto della condotta che han tenuta in tale circostanza, e di far conoscere i danni visibili che ne sono risultati.

§. 2. Da ciò si dee anche comprendere di quanta importanza sia, che i rapporti dei capitani vengan fatti al momento del naufragio al primo luogo ove si approda; ed avanti alla prima autorità che si trova su i luoghi, a fine di scorgere la verità nella sua prima sorgente, e di non lasciare alla mala fede ed alla fraude il tempo di raffazzonare un rapporto; giacchè su tali rapporti verificati si regolano i diritti ed i rischi di tutti gl'interessati.

La legge 2 C. *de naufragiis*, dice che il capitano, il quale ha sofferto un sinistro, deve affrettarsi a comparire al giudice del luogo: *Adire festinet*.

» I padroni di bastimenti, ed i marinari » che han fatto naufragio, dice Cleirac, so- » no obbligati dalle leggi marittime a fare » una deposizione giudiziaria di quanto è » loro accaduto; e ciò, *al primo porto che toc-* » *cano* (1).

§. 3. Però alcuni autori, i quali hanno interessato a loro modo il titolo del Codice *de naufragiis*, pretendono, che il capitano dee provare nello spazio di un anno il naufragio che allega; e che, a seconda della distanza dei luoghi, se gli accorda una dilazione di due anni per fare questa pruova. Tale si è la dottrina di Gottofredo e di Vinnio *ad leg. 2 e 3.*

Casaregis dice, che nell'intervallo dell'anno la pruova dal naufragio debb'essere fatta innanzi al giudice più vicino al luogo del sinistro, e che in seguito *successive*, sono accordati *due anni* per rivolgersi al giudice ordinario, avanti al quale la causa sarà discussa con le debite forme.

Corvino e Perezio, n. 8, sostengono che, se la scusa del naufragio è trattata sommariamente, essa debbe essere terminata in un anno; ed in due anni, se sorgono controversie.

(1) Vedi Cleirac, giurisdizione della marina, articolo 15.

§. 4. Ma diciamo pure con Emèrigon, che queste varie interpretazioni, niun rapporto hanno con i nostri usi, ed il capitano, il cui bastimento è naufragato, debbe il più presto possibile fare il suo rapporto, *adire festinet*. Atteniamoci al modo come questo celebre giureconsulto ha spiegato la legge 2 C. *de naufragiis*, che è il modo più giusto è più ragionevole, e che mostra l'obbligazione del capitano di subito presentarsi innanzi *al giudice del luogo*, ed il fine della legge, nell'accordare lo spazio di un' anno, di voler fissare il termine nel quale il magistrato dee portare il suo giudizio, nel caso di disputa su la verità o la cagione del naufragio (1).

Il legislatore del 1681, e quello del nostro Codice, convinti degli abusi che porterebbe seco una dottrina così rilasciata, quanto era quella professata da quei varî autori, e conoscendo quanto essa sarebbe funesta agli assicuratori ed agl'interessati sul bastimento, hanno stabilito un sistema di precauzione e di conservazione, dal quale niuno può allontanarsi. Non è più permesso di operare ad arbitrio, nè di violare le regole e le forme prescritte; dalla loro rigorosa ed esatta osservanza dipendono gl' interessi del commercio: all'infuori di ciò, tutto è compromesso.

L'ordinanza della marina vuole, che qualunque rapporto sia fatto tra le 24 ore dall' arrivo (2).

Ecco perchè con l' art. 10 dell' ordinanza s'impone alle cancellerie l' obbligo di star sempre aperte.

Le lettere patenti del 10 gennaio 1770, art. 3, vogliono che « i rapporti dei capitani » sieno ricevuti *senza indugio*, *anche nei* » *giorni festivi*, sotto le pene espresse dalle » ordinanze ».

§. 5. In fine l'art. 214 del Codice di commercio contiene, che « il capitano che ha » fatto naufragio, e che si è salvato solo o » con parte del suo equipaggio, *è obbligato*

(1) Vedi Emèrigon, tit. 2, p. 84 e 96.
(2) Art.27 titolo del consolato, ed art. 4 titolo de rapporti.

» *di presentarsi innanzi al giudice del luogo*, » o in mancanza del giudice, avanti a qualsiasi altra autorità civile; di fare il suo » rapporto nell' intervallo di. 24 ore dopo » l'arrivo; di farlo verificare da quelli del » suo equipaggio, che si fossero salvati, e » che si trovassero con lui, e di prenderne » copia »;

§. 6. Non è qui necessario, che ciò sia innanzi al presidente del tribunale di commercio, o, in mancanza innanzi al giudice del circondario, e negli stati stranieri, avanti al proprio console o vice-console, siccome per i rapporti ordinari; il capitano naufrago dee rivolgersi alla prima autorità del luogo, sia nazionale, sia straniera; al sindaco anche o al suo aggiunto, ovvero a qualunque altra autorità, rivestita di poteri pubblici, sotto qualunque denominazione sia; attesa la urgenza del caso.

§. 7. È infatti urgente, che l'autorità del luogo sia avvertita dalla dichiarazione del capitano, per la ragione che tale autorità, secondo l'art.6 del tit.9 dell'ordinanza della marina, che non è stato abrogato, dee subito portarsi nel luogo del naufragio per far lavorare al salvamento degli effetti e delle merci, per far l'inventario, per impossessarsi dei contratti di noleggio e delle altre carte, per far cessare il saccheggio e 'l disordine, per ricevere le dichiarazioni dell'equipaggio, e stendere il processo verbale dello stato del bastimento, ed infine per prendere tutti gli schiarimenti necessari ad indagare, ed a provare la cagione del naufragio.

Si comprende facilmente che se il capitano, appena messo il piede in terra, ed anche prima delle 24 ore, non fosse obbligato a fare la sua dichiarazione innanzi all'autorità locale, che se egli potesse adempiere a questo dovere alcuni giorni dopo, ed avanti ad un'autorità lontana, si comprende, ripetiamo, che lo scopo della legge non sarebbe conseguito, che sarebbe impossibile di dare in tempo dei soccorsi, d' invigilare alla conservazione del caricamento e delle mercanzie salvate, e sopra tutto di poter conoscere e provare le vere cagioni del sinistro. Sarebbe impossibile di scuoprire se il naufragio è stato cagionato da colpa o da forza irresistibile; e tutte le tracce della fraude anche più grossolana avrebbero il tempo di svanire.

In tal modo disparirebbe quella bussola, che in tutt' i tempi ha guidato i tribunali nel giudizio delle assicurazioni, nel regolamento delle avarie, nella decisione di tutte le dispute marittime, bussola che è la sola garantia di tutti gl'interessati.

§. 8. Noi non dobbiamo adunque ammettere, giusta questi principi, quelli che han dettato la decisione della Corte di cassazione emessa il 1° settembre 1813, contro l'avviso del signor avvocato generale *le Sowrde*, in favore del signor Thomazeau, negoziante à san-Malo, ed armatore di un bastimento carico di sale per *le Havre*. Questo bastimento era assicurato; esso fa naufragio su la costa di *Barfleur* nel luogo di *Roubarié* il 30 gennaio. Lungi dal farne il suo rapporto alla prima autorità civile, al giudice di circondario, sindaco o aggiunto del comune, siccome gli veniva prescritto dall'art.246 del Codice, Francese, pari all'art. 234 del nostro Codice il capitano si porta in un luogo distante sei o sette leghe da quelle del naufragio, a *Valogne*, ove non fa anche il suo rapporto che il giorno 8 febbraio seguente, cioè il nono giorno dopo il sinistro. Si rendea allora impossibile il provare le vere cagioni del naufragio. Tutto avea potuto sparire durante quello intervallo, tanto più che il carico era in sale, e che i giudici di Valogne non si sono recati, nè si sarebbero recati *in tempo* sul luogo. La condotta del capitano non poteva essere che condannata dai tribunali. In fatti, la Corte di appello di Rennes aveva ammesso i reclami degli assicuratori.

Il primo motivo di annullamento pare essere stato fondato, per parte della Corte Suprema, sol perchè l'art. 246 non dice, che in simil caso il rapporto del capitano debba esser fatto tra le 24 ore.

La decisione della cassazione si fonda da un'altra parte sul perchè niuna disposizione della legge stabilisce, che, mancando il capitano naufrago di fare la sua dichiarazione tra le 24 ore, gli assicurati sieno privi della loro azione contro gli assicuratori. Ma non è ciò una conseguenza dello inadempimento

delle obbligazioni del capitano, il quale è rigorosamente tenuto di fare il rapporto del suo naufragio all'autorità del luogo? Il capitano è tenuto per le colpe, *anche lievi*, che commette nell'esercizio delle sue funzioni, ed è tenuto ai termini degli art. 221 e 222 del Cod. Francese istesso; che corrispondono agli art. 208 e 209 del nostro Cod., delle mercanzie delle quali s'incarica; e, nel soggettarlo a tale responsabilità, la legge altro non fa se non se applicare i principî del dritto comune su le obbligazioni del mandatario salariato, e dei commissionati per trasporti.

Ma, nel tempo istesso che il capitano è responsabile, il proprietario, l'armatore del bastimento, è tenuto dal canto suo, secondo l'art. 216 del Codice medesimo, uguale all'articolo nostro 203, delle azioni del capitano. Ora, nella specie, il signor Thomazeau, proprietario ed assicuratore, non poteva avere azione contro gli assicuratori, i quali giudicando della condotta più che sospetta del capitano, dicevano: Niente ha potuto impedirle di presentarsi all'autorità del luogo; al contrario, nulla può giustificare l'aver egli ritardato *nove giorni* a fare il suo rapporto, e principalmente la precauzione affettata di farlo avanti ad un'autorità lontana, *alla distanza di sette leghe dal luogo del naufragio*.

La sua responsabilità non cessa, secondo l'art. 236; simile all'art. 218 nostro, che con la prova degli ostacoli provenienti da forza maggiore, cioè, provando l'avveramento del naufragio non imputabile a lui qual prova doveva qui esser da lui fatta nelle forme imperiosamente prescritte dagli art. 242, 243, 244, 245 e 246 pari agli art. 231, 232, 233, 234 e 235, che stabiliscono nel suo vero punto di vista, secondo la legge nostra, il sistema generale di una dimostrazione non equivoca e legale in questa materia, e dileguano tutt'i dubbî e tutte le difficoltà che si potrebbero far nascere.

Se il capitano che ha fatto naufragio non adempie le formalità prescritte dalla legge, egli è colpevole: *Ex sua omissione actus soliti, facilis et necessarii, oritur suspicio, et praesumptio, quod praetensum damnum navis non acciderit ex dicta causa* (1).

In questo caso gli assicuratori nulla hanno da provare; è per loro sufficiente argomento la condotta illegale del capitano, il quale non ha instruito l'autorità del luogo, senza dubbio per motivo a lui cognito. Questo si è il momento di dire con Valin, come si è osservato quando s'è ragionato sull'art. 230 che *la mancanza di rapporto del capitano non può essere riparata*, questo si è il luogo di riportarsi alla decisione del Parlamento di Aix citata da quel dotto giureconsulto, la quale rigettò la domanda degli assicurati contro gli assicuratori, perchè il capitano non avea fatto il suo rapporto; inoltre, si può altresì addurre una sentenza emessa dall' ammiragliato di Marsiglia il 27 maggio 1732, riportata da Emèrigon, t. 2, p. 101, la quale condanna un capitano a pagare la somma ricevuta a cambio marittimo, per non aver fatto il suo rapporto nel luogo indicato dalla legge.

Noi non spingeremo più oltre le nostre osservazioni, che potrebbero essere tacciate di critiche intempestive, tanto più che siamo penetrati di rispetto per l'autorità che combattiamo, aggiungeremo solamente che è tanto importante, in caso di naufragio, che il rapporto del capitano sia fatto *subitamente* innanzi al primo funzionario che si trova su i luoghi, in quanto questo rapporto dee nello stesso tempo esser verificato dalle persone dell'equipaggio che si sarebbero salvate.

§. 9. Questa verificazione è qui, secondo gli art. 246 e 247 del Codice francese, forzata ed indispensabile; il che rientra nella disposizione dell' ordinanza della marina, art. 8, titolo del naufragio la quale vuole, che il magistrato che va nel luogo del sinistro riceva la dichiarazione delle persone dell'equipaggio.

§ 10. Non solamente il magistrato riceve la dichiarazione delle persone dell' equipaggio, ma deve ancora, secondo il nostro Codice, art. 234 interrogarle, come puranche inter-

(1) Vedi Casaregis, nel circonstanziato suo discorso 142 n. 11.

rogare i passaggieri, se è possibile, senza omettere le altre pruove; perchè, siccome dice la legge 3, C. *de naufragiis*, un magistrato intelligente ed accorto saprà così bene interrogare ed esaminare tali testimoni, farà loro così bene spiegare tutt' i particolari del sinistro, che si vedrà trionfare la verità: *Veritatem e latebris suis exigere debet.* Egli nulla lascerà a desiderare in questa specie d'inchiesta, la quale serve di titolo alle parti interessate.

§. 11. Inoltre, è così importante che il rapporto del capitano sia fatto *subito e sul luogo*, in quanto non vi ha altro mezzo per mettere il magistrato nel caso di conoscere l'avvenimento sul fatto, e di assicurare se il naufragio deriva da forza irresistibile, se vi è prevaricazione o colpa per parte del capitano.

In questo ultimo caso, cioè se il magistrato si accorge che vi è prevaricazione, e che il naufragio è colposo e fraudolento, egli dee, conformemente all'art. 18 del titolo *dei naufragi* dell'ordinanza della marina, impadronirsi del capitano, degli uomini, del bastimento e delle merci.

« Nel caso del naufragio volontario e frau-
» dolento, dice Valin su questo articolo, sic-
» come trattasi di un delitto al quale può
» aver parte tutto l'equipaggio, anche l'ar-
» matore, è naturale che gli uffiziali dell'am-
» miragliato s'impadroniscano degli uomini
» insieme e del bastimento e delle merci ».

§. 12. Or come mai sarebbe possibile di conoscere le vere cagioni del sinistro? Come potrebbe il magistrato prendere nel momento opportuno gl'indizi della frode, se il capitano potesse impunemente non far rapporto, ovvero farlo dopo alcuni giorni, ed innanzi ad un'autorità lontana? In qual modo sarebbe la legge messa in esecuzione?

La legge direbbe al capitano: Voi siete imperiosamente tenuto, in caso di naufragio di fare il vostro rapporto al primo magistrato del luogo; ed i tribunali insieme e 'l capitano risponderebbero: Purchè un tal rapporto sia fatto non importa in qual tempo, nè avanti a quale autorità; esso può esser fatto a sette leghe dal luogo del naufragio, ed in capo a nove giorni, ed anche dopo un mese o due mesi ec.

Quale funesto e pericoloso sistema!.. Tanto varrebbe a mettere la teoria degli autori, i quali, interpretando la legge 2. *C. de naufragiis*, accordano al capitano due anni per provare il sinistro. Un tal sistema sarebbe senza dubbio d'incoraggiamento alla frande, e di sommo vantaggio per i capitani di mala fede; ma porterebbe un colpo mortale al commercio marittimo.

In una parola, la legge prescrive a' capitani naufraghi un dovere, che essi deggiono adempiere. La legge comanda, e vuole essere osservata: altrimenti non sarebbe più che un soggetto sottoposto all' arbitrio del capitano, e dei giudici che pronunciano su la condotta di lui.

Non si tratta qui di semplici regole di disciplina nautica. La legge non comanda invano; ed in caso di naufragio precipuamente tutto è di rigore, se non si vuol compromettere gl'interessi di tutti; ed il capitano che non si uniforma alle disposizioni del nostro Codice è precisamente per ciò colpevole; egli divien sospetto agli occhi del giudice, il quale lo condannerà ove esso non provi, che impedimenti di forza maggiore non gli han permesso di sodisfare alle sue obbligazioni. Ei non è sciolto dalla responsabilità che gravita sovra lui, che ad una sola condizione, e questa condizione sta nell' eseguire strettamente le disposizioni dell' articolo 234, il quale gl' impone di fare il suo rapporto all' istante, ed avanti alla prima autorità del luogo del naufragio. Fa d'uopo che egli presenti fralle 24 ore, come ingiunge il sudetto articolo uniformemente all'articolo 69 del Real Decreto del 1. agosto 1816, il suo rapporto a quest'autorità, o che produca la pruova di esserne stato impedito da una forza maggiore, altrimenti esso altro non è, se non un uomo che la presunzione di frode circonda, e sulla fede del quale niuno può fidare.

Qui la legge non ha bisogno di pronunciare la nullità; non si può prestar fede ai detti, e ad asserzioni riputate menzognere; infine, ad un rapporto fatto in contravvenzione del

Codice di commercio. Si direbbe sempre, e con ragione, al capitano prevaricatore: il vostro naufragio è volontario e fraudolento, o pure, esso è avvenuto per vostra colpa, e voi ne siete tenuto, poichè non avete curato di far provare il contrario con eseguire le disposizioni della legge: l'esservi sottratto alle vostre obbligazioni, prova abbastanza la vostra frode e la vostra mala fede.

§. 13. Ben diverso sarebbe, senza dubbio, se il capitano somministrasse la pruova di circostanze imperiose che gli avessero impedito di fare il suo rapporto innanzi all'autorità del luogo ed al momento del sinistro; come se, a cagione di esempio, il sinistro accadesse su coste disabitate; se il capitano, salvandosi nella sua scialuppa, fosse preso dall' inimico, ovvero se il bastimento fosse rapito da' corsali o pirati. In questi ed in mille altri casi simili è stato impossibile al capitano di conformarsi alla legge, la forza maggiore esiste, ed egli deve essere ammesso a provare il sinistro. Allora si possono applicare le decisioni riportate da Emèrigon nel luogo citato di sopra; decisioni che sembrano aver avuto per basi, circostanze di forza maggiore.

Infatti, nella prima si tratta di un capitano, il quale, all'uscire dalle isole francesi, è preso dagl' inglesi, ed è condotto in Inghilterra. Egli non poteva dar conoscenza della sua disgrazia, se non scrivendo da Plimouth al suo armatore una lettera contenente la istoria del sinistro ec.

§. 14. Così tutte le volte che sarà provato, che il capitano, per effetto della forza maggiore o per circostanze imperiose, non è stato nella possibilità di fare il suo rapporto innanzi alle autorità indicategli dalla legge, egli dovrà essere ammesso, unitamente agli assicurati, a dar la prova del sinistro.

§. 15. Ma in qual modo dee questa prova esser fornita?

Noi non possiamo, a tal riguardo, ammettere la dottrina troppo larga di Emèrigon, il quale pare contentarsi di un solo testimone; dobbiamo, al contrario, seguire quella di Casaregis e di Targa, che è più adatta agl' interessi del commercio marittimo. Casaregis sostiene che gli assicurati deggiono provare in un modo *preciso, formale ed assai concludente* il sinistro, che affermano (1).

Targa richiede una pruova *legittima e concludente* del sinistro (2).

Egli è, infatti, di tutta giustizia, di esser costretto a provare il sinistro, e tutte le sue particolarità in un modo così evidente, che non vi possa essere la menoma ombra di sospetto di frode nella condotta del capitano, il quale ha in suo potere la fortuna di tutti gl'interessati al bastimento ed al carico.

L'art. 18 delle Assicurazioni di Anversa stabilisce: « Quegli che ha fatto assicurare è tenuto di dimostrare vera la perdita con certificato, con attestato e con testimoniale di buona fede, e di numerare minutamente le mercanzie caricate e perdute ».

Con l'art. 2 del cap. 3 della Guida del mare, « egli dee fornire *un attestato valevole* della perdita o preda, quale attestato dee contenere, se è possibile, l'ora ed il giorno in cui è avvenuta ».

Secondo la legge 2, *C. de naufragiis*, è necessario che il sinistro sia dimostrato con testimoni. Il semplice asserto del capitano non è sufficiente a provare la perdita: *Probet testibus eventum.*

§. 16. Del resto, osserviamo che non vi ha dubbio, che si debba provare il sinistro che si afferma; e se è certo, che in questa materia non sempre uno è obbligato ad arrestarsi alle solennità prescritte dal dritto civile, però, siccome non vi è cosa più contraria, che *l'arbitrio dell'uomo*, vi ha delle regole di ragione e di equità tratte dal dritto delle genti, dalle quali non è permesso lo appartarsi. Il fondamento della pruova del sinistro, nella nostra ipotesi, si cava dalle circostanze e dalla qualità del fatto; e quando i tribunali saranno ben convinti dell' importanza delle loro decisioni pel commercio

(1) Ved. Disc. 12, n. 11 Disc. 13, n. 7. Disc. 97 e 142 ec.

(2) Ved. Chiosa 28.

marittimo, essi saranno molto circospetti su i documenti di prova, e su la giustificazione de' particolari del naufragio; essi, con la loro sagacità, sapranno far trionfare la verità e la giustizia, senza fermarsi alle sottigliezze, di cui le parti fanno di ordinario grande uso.

« Quando i giudici, dice Cleirac, scorgono » dell'affettazione e dell'artifizio nelle dispo» sizioni de' testimoni, secondo ciò che è os» servato nella legge 3. *D. testibus*, essi non » debbono arrestarvisi, ma debbono anzi » curare gli altri argomenti e le altre verisi» miglianze (1) ».

Cleirac istesso nel *loco citato* osserva, che giammai una parte è ammessa a provare qualche fatto senza che la parte avversa non possa provare il contrario: l'art. 235 del nostro Codice riserba formalmente questa facoltà alle parti. La prova contraria è della stessa natura della prova diretta, e dev' essere determinata da' medesimi principî e dalle medesime regole.

Pria di passare oltre bisogna por mente all'articolo stesso 234 delle nostre leggi di eccezione di sopra trascritto e ritenere che, il legislatore onde apportare all' art. 246 dell'abolito Codice di commercio una maggiore precisione, e togliere ogni dubbio sul tempo da farsi il rapporto dal capitano à prescritto con una maggior chiarezza doversi fare il rapporto *fra il termine di 24 ore dopo l'arrivo*, secondo che prescrive l'art. 69 del Decreto del 1. agosto 1816.

Conchiudiamo il fin qui detto con riassumere quanto si è dichiarato nel discutere il trascritto articolo 234, e diciamo:

1. Che le formalità richieste dalla legge su questo stato hanno per iscopo di conoscere e giudicare la condotta del capitano per verificare se il sinistro sia avvenuto per un caso di forza maggiore, ovvero per una colpa del capitano di cui egli dovrebbe rispondere. Egli ha voluto che il rapporto si faccia sollecitamente, ed al primo luogo dell'arrivo.

2. Che senza ricercare o il presidente del Tribunale di commercio, o il giudice del circondario, o il console che qualche volta potrebbero esser lontani, la legge ha obbligato il capitano di presentarsi avanti a qualunque autorità civile, la quale in questo caso non deve limitarsi unicamente a ricevere la sua dichiarazione, ma deve rivolgere le sue cure ad indagare le cause produttrici del sinistro, ed esaminare la condotta del capitano.

3. La legge riguardando questo caso come assai più grave degli altri, ha voluto che il capitano non solamente fosse tenuto a far la sua dichiarazione, ma fosse altresì obbligato a farla verificare dal suo equipaggio.

4. La verificazione di somma importanza perciocchè dalla medesima deve risultare quali furono le cause del naufragio, e se le cose narrate dal capitano sian vere. La quale verificazione deve eseguirsi dal giudice o da chi per lui mercè le interrogazioni dirette a' componenti dell'equipaggio ed anche a' passaggieri.

5. Che comunque tale verificazione sia richiesta dalla legge nell'interesse di tutti coloro i quali avevano parte sul carico, nondimeno devo il capitano usare la massima diligenza, perchè non venga trascurata, giacchè un rapporto non verificato non sarebbe ammesso a suo discarico, e non farebbe pruova in giudizio. In questo caso il sinistro si riputerebbe derivante da sua colpa ed egli sarebbe risponsabile di tutte le conseguenze verso gl' interessati.

6. Comunque la legge imponga questo dovere di un rapporto così rigido nel solo caso del naufragio, tuttavia noi crediamo che la stessa disposizione debba applicare in tutti gli altri casi ne' quali avvenga un tale sinistro che impedisca al legno di proseguire il viaggio. Sicchè, il rapporto chiesto dal detto art. 234 dovrà esser fatto non solo in caso di naufragio, ma ancora in caso d'incendio, di preda, di arrenamento corruttura, d'inabilità a navigare, di arresto da parte di potenza straniera, o di qualunque altro accidente, il quale vieta di proseguire la navigazione, e finalmente in tutt'i casi in cui abbia luogo un'avaria, per far costare le cause dell'avvenimento, e per regolare i dritti ed i doveri de' diversi interessati sul bastimento e sul nolo.

(1) Ved. Cleirac sul cap. 8, alle note della *Guida del mare*.

Art. 235. Per verificare il rapporto del capitano, il giudice interroga e riceve le risposte dalle persone dell' equipaggio; e se è possibile da' passaggieri, senza pregiudizio delle altre pruove.

I rapporti non verificati, non sono ammessi a discarico del capitano e non fanno fede in giudizio, eccettuato il caso in cui il solo capitano naufragato si sia salvato nel luogo ove egli ha fatto il suo rapporto. La pruova dei fatti contrarii è riserbata alle parti.

Sommario.

1. — L'articolo trascritto per le sue disposizioni è generale relativamente a tutt' i casi nei quali vi è rapporto.
2. — Fuori del caso di che tratta l'art. 234, il capitano non è obbligato a far verificare il suo rapporto.
3. — Qualora domanda il capitano indennizzo per avarie, o per sue discolpe, onde far fede il suo rapporto è necessario che sia verificato dall'autorità.
4. — È dell'interesse del capitano la verifica del suo rapporto.
5. Con l'art. 235 la legge regola la forma della verificazione a farsi dall'autorità locale.
6. Quali altri documenti possono darsi dal capitano in appoggio del rapporto, nel caso che viene impugnato.
7. Il rapporto quantunque verificato, può esser distrutto con la querela di falsità.
8. La disposizione della legge sulla verifica dei rapporti, assoda le varie opinioni e sistemi degli autori, che variavano prima del Codice.
9. Le antiche leggi e le nuove vogliono che il rapporto del capitano sia verificato dalla stessa autorità, che l'ha ricevuto.
10. La sola circostanza di forza maggiore può tollerare una procedura diversa. Esempio di Emérigon sull'oggetto.
11. Procedura sotto l'antica giureprudenza, paragonata con quella dopo il Codice. Risoluzione.
12. Le parti interessate hanno anche civilmente dritto d'impugnare il rapporto verificato.
13. Il rapporto del capitano è una confessione giudiziale.
14. Il rapporto è anche un documento decisivo contro il capitano.
15. Decisione analoga riferita da Emérigon.
16. Ciò che si è detto per i naufragii e lor verifica, è comune alla navigazione dei fiumi e riviere.
17. Lo stesso vale per i battelli.
18. Decisione del Parlamento di Aix.

COMENTO

§. 1. Sembra a primo aspetto, che questo articolo 235 sia unicamente relativo all'altro articolo precedente, è che non vi sia luogo alla verificazione del rapporto che nel solo caso tristo del naufragio.

Ma leggendosi con attenzione l'art. 235 è facile scorgere che le disposizioni ivi contenute sono generali, e relative a tutt' i casi ne' quali vi è rapporto.

§. 2. Il capitano fuorchè nel caso dell'articolo 234, non è astretto alla verificazione del suo rapporto; nè può costringervisi.

Quando lo ha fatto nella cancelleria del tribunale di commercio, o in mancanza davanti al Giudice di circondario nella forma riportata dagli art. 230, 231 e 232, egli è in regola per aver soddisfatto a ciò che la legge esige da lui.

§. 3. Ma se vuole prevalersi del suo rapporto, sia per domandare il pagamento delle avarie che pretende aver sofferte, sia per discolparsi delle mancanze,o prevaricazioni di cui può essere accusato, dee fare allora verificare il suo rapporto, perchè in questa sola maniera può far fede, come lo dice il nostro articolo.

§. 4. È dunque di suo interesse di far verificare il suo rapporto; sino a questo punto non fa pruova che contro lui; di tal che non può essere ammesso ad allegare cosa alcuna in contrario (1).

§. 5. La legge regola quì la forma di questa verificazione. Le persone dell' equipaggio sono testimoni necessarî, e non si può ricusare di ascoltarli, ed interrogarli; ma se vi sono degli stranieri non dee trascurarsi di chiamarli come l'indica la legge; perchè i marinai,e gli uffiziali possono più facilmente esser favorevoli al loro capitano. Se dunque vi sono passaggieri, e il capitano non li avesse compresi nel suo rapporto, potrebbe essere riguardato come sospetto.

§. 6. Ciò che aggiunge l' articolo, *senza pregiudizio delle altre prove*, deve naturalmente intendersi in favore del capitano, in guisa che, se il rapporto viene contrastato, quantunque verificato, ei potrà sostenerlo con i processi verbali fatti a bordo, sottoscritto dai principali uffiziali del suo equipaggio, ed anche produrre altri testimoni.

§. 7. Il rapporto, quantunque verificato, non fa una fede tale, che non possa essere distrutto con la querela di falsità. Esso vien solamente considerato come una pruova giuridica per via di testimoni, che può essere combattuta, distrutta da una prova contraria, risultante sia da processi verbali dello stesso capitano, o d'un altro, sia dalle disposizioni delle altre persone dell' equipaggio, non sentite in tempo della verificazione; o dalla verificazione di certe circostanze avverate che dimostrano la falsità de'fatti contenuti nel rapporto. Ecco ciò che chiaramente risulta dall' ultimo paragrafo di questo articolo.

§. 8. Questa formale disposizione della legge fa disparire i varî sistemi degli autori sul modo come i rapporti sarebbero verificati. Gli uni si contentavano di un solo testimone a norma delle circostanze, gli altri volevano che si ascoltassero in preferenza i *padroni*, e non richiedevano la deposizione dell'equipaggio che in mancanza di altri testimoni. Infine, Valin assicura che, nell'uso, era sufficiente l' attestato di due de' principali uffiziali.

Ma diciamolo col signor Locrè, su l'articolo 247 del Codice francese pari all'art. 233 del nostro Codice, quest'uso non può più sostenersi accanto alla disposizione della nuova legge, la quale suppone, che si porterà più oltre l' informazione, poichè vuole che si sentano anche i passaggieri, se è possibile. L'ordinanza della Marina, d'altronde, si contentava della deposizione delle persone dell'equipaggio, dovechè il Codice di commercio si serve della voce *interroga*, la quale impone a' magistrati l'obbligazione di far ad ogni individuo, che certifica il rapporto del capitano, tutte le interpellazioni che giudicheranno necessarie negl'interessi della giustizia. Il Codice vuole, che in simile materia niente arresti lo zelo, e la saggia attività di coloro che ricevono i rapporti; esso vuole che eglino si mostrino *solertes quaesitores*, secondo l'espressione della legge 3 C. *de naufragiis*, e che procurino di mettere la verità nella sua luce, per non pregiudicare alle persone, la cui fortuna è loro affidata.

§. 9. Noi abbiam detto che il rapporto del capitano dee essere verificato dalla stessa autorità che lo ha ricevuto; ciò risulta chiaramente dalle leggi 1, 2 e 3 C. *de naufragiis*; e soprattutto dallo spirito del nuovo Codice (1).

(1) Dec. del Parlamento di Aix del 7 giugno 1743. Sentenza dell'Ammiragliato di Marsiglia del 2 settembre detto anno.

(1) Argomento preso dell' art. 246 del Codice francese, e 234 del nostro Codice.

Sarebbe infatti di una mostruosa procedura, siccome osserva Emèrigon, il fare il rapporto (o consolato) in un luogo, e produrre i testimoni in un altro.

§. 10. Solo circostanze di forza maggiore potrebbero far tollerare un simile modo di procedure: senza queste circostanze imperiose una tal maniera di procedere renderebbe più che sospetta la condotta del capitano, e farebbe sì, che i tribunali non potrebbero prenderla per base nella loro decisione.

Emèrigon porta l'esempio seguente: « Un vascello è preso; l'equipaggio è disperso. Il capitano fa il suo consolato (o rapporto) nel primo porto che tocca, senza poterlo da alcuno far verificare. Egli arriva indi a Marsiglia; rimette in cancelleria il suo consolato non verificato; è instruito che alcuni de'suoi marinai si trovano a Marsiglia; li chiama innanzi all'Ammiragliato, ove vien ricevuta la loro deposizione. Questo caso, soggiugne Emèrigon, si è talune volte presentato nella guerra del 1778 ».

Vi erano qui incontrastabili circostanze di forza maggiore in favore del capitano.

§. 11. Sotto l'antica giurisprudenza si è più volte agitata la quistione di sapere, se *i terzi interessati* dovessero esser chiamati ad assistere alla verificazione. Si distingueva, e si diceva: se le parti interessate sono presenti ne' luoghi, la buona regola sembra volere che esse sieno chiamate ad invigilare a ciò che si fà. Se al contrario il sinistro è avvenuto negli Stati stranieri, e le parti interessate sono assenti, non è necessario chiamarle; e dice Cleirac in questo caso « la presenza del procuratore del Re supplisce per conservare i dritti degli assenti » (1).

Ciò poteva allora avere effetto, perchè gli ufficiali degli ammiragliati che esistevano, o di cui faceva parte il procuratore del Re, potevano *soli* procedere alla verificazione de' rapporti. Oggigiorno non vi ha parte pubblica presso alle autorità competenti per tali verificazioni; e tutte queste difficoltà, d'altronde, non possono più riprodursi sotto l'imperio del nostro Codice, il quale non parla punto della presenza de' terzi interessati, e lascia alla coscienza del magistrato la cura degl'interessi di tutte le parti, riserbando a queste ultime la prova de' fatti contrari.

La pruova de' fatti contrari, dice l'articolo 235, *è riserbata alle parti.*

§.12. Le parti interessate hanno adunque il dritto di oppugnare il rapporto certificato del capitano; ma il capitano ha benanche la facoltà di sostenerlo con i processi verbali che avrà fatti a bordo, e che saranno sottoscritti da' principali ufficiali del suo equipaggio, e di produrre altresì qualunque altra pruova, e di far ascoltare de' testimoni, *senza pregiudizio delle altre pruove*, soggiugne l'art. 235; il che s'intende naturalmente in favore del capitano, osserva Valin su l'art. 7, titolo *dei rapporti*. Allora, nel corso della contesa, le parti debbono essere presenti o debitamente chiamate, siccome in materia ordinaria, allorchè ha luogo l'esame de' testimoni.

Allorchè il rapporto legalmente fatto e verificato è conteso da'terzi interessati, questi non sono obbligati d'inscriversi in falso contro tal rapporto. Siccome esso non è, che una pruova giuridica per testimoni, così può esser distrutto da una pruova contraria risultante da' processi verbali dello stesso capitano, o dal rapporto e da' processi verbali di un altro capitano, o dalla deposizione di altri testimoni, o dalla combinazione di alcune circostanze avverate, che dimostrino la falsità de' fatti contenuti ne' rapporti (1).

È tanto necessario che il capitano faccia verificare il suo rapporto, secondo le formalità dalla legge prescritte, che un rapporto non verificato non è ammesso a discarico del capitano, e non fa fede in giudizio. I rapporti non verificati, dice l'art. 233 già citato non sono ammessi a discarico del capitano, e non potrebbe far fede, nè in suo discarico, nè per autorizzarlo ad intentare qualche azione in conseguenza, benchè egli l'avesse affermato con giuramento. *Debet probari per testes* (2).

(1) Ved. Cleirac, cap. 8 *della Guida della marina*.

(1) Ved. Valin su l'art. 8, tit. *dei rapporti*.
(2) V. Rocco, nota 59.

Da ciò segue che il rapporto (o consolato) steso nella debita forma e verificato, è un documento autentico, che fa fede da sè stesso in favore del capitano, salva la pruova contraria.

§. 13. Ma se il rapporto non verificato non è ammesso a discarico del capitano, è però ammesso a carico, e non lascia di far fede contro lui. Valin, *loco citato*, sostiene inoltre che esso talmente fa prova contro il capitano, che questi non può essere ammesso ad addurre cosa alcuna in contrario. La massima è certa, dice lo stesso autore, salva una giusta applicazione. Ed in fatti il rapporto del capitano essendo ordinato dalla legge, ed essendo steso innanzi all'autorità pubblica, soggiunge il sig. Locrè sull'articolo 247 sudetto, del Codice francese, deve essere riguardato come una confessione fatta in giudizio. Ora, una tal confessione, giusta l'art. 310 delle leggi civili, fa piena fede contro colui dal quale parte, e non può rivocarsi sotto pretesto di un errore di dritto, ma semplicemente ove sia conseguenza di un errore di fatto.

«Art. 1310 leg. civ.— La confessione giu» diziale è la dichiarazione che fa in giudi» zio la parte, o il suo special procuratore.
» Essa fa piena pruova contro colui che l'ha » fatta.

« Non può scindersi in di lui pregiudizio.
» Non può rivocarsi, quando non si provi, » ch'essa fu la conseguenza di un errore di » fatto.

« Non può ritrattarsi sotto pretesto di un » errore di dritto ».

Su questo ultimo principio adunque convien regolare la giusta applicazione di cui parla Valin.

§. 14. Del resto, il rapporto è un documento decisivo contro il capitano, in guisa che egli non è ammesso ad allegare altro accidente, fuorchè quelli da lui dichiarati; nè cosa alcuna in contrario. Egli non potrebbe opporsi alla sua propria opera, e dire, o che ha tradita la verità, o che non avea esposto tutte le circostanze rimarchevoli della sua navigazione: sarebbe confessare la propria ignominia, e distruggere un atto perfetto in sè stesso. D'altronde, niuno è ammesso ad addurre l'ignoranza del suo proprio fatto (1).

§. 15. Emèrigon porta una decisione del parlamento d'Aix emanata il 7 giugno 1748, la quale consacra questa dottrina. Essa è fondata, dice egli, sopra un principio semplicissimo; il consolato (o rapporto) è riguardato come una informazione, a cui quegli che vi ha fatto procedere, nulla può aggiungere. Se non fosse così, la porta sarebbe aperta alle supposizioni, ed alle menzogne, che si potrebbero mettere in opera, secondo i bisogni della difesa (2).

§. 16. È qui da osservarsi, che quanto abbiamo detto de' rapporti ne' casi di naufragio, e della loro verificazione, riguarda del pari la navigazione de' fiumi, e delle riviere.

§. 17. Il maestro o padrone di un battello o di più battelli naufraghi dee immantinenti dichiarare il sinistro alla prima autorità del luogo.

§. 18. Il parlamento di Aix, sotto l'impero dell'ordinanza del 1681, conoscendo tutta l'importanza di questa misura, aveva, con decisione del 14 aprile 1733, ingiunto a' marinai, *sotto pena di esemplare castigo ed anche di punizione corporale*, *a norma de' casi*, di fare la loro dichiarazione avanti al giudice più vicino al luogo, ove l'accidente sarebbe avvenuto. Il giudice è oggidì rimpiazzato dalla prima autorità del luogo.

(1) Ved. l. 3, ff, *de juris et facti ignorantia*.
(2) Ved. Emèrigon t. 2, p. 98, e Valin art. 7, titolo *delle prescrizioni dell'ordinanza*.

Art. 236. Eccetto il caso di pericolo imminente, il capitano non può scaricare alcuna mercanzia prima di aver fatto il suo rapporto, sotto pena di procedura estraordinaria contro di lui.

Sommario.

1.—Origine di tal disposizione.
2.—Quali sono le pene in caso di trasgressione.
3.—Come era punito in Francia un tal turpe operato del capitano.
4.—Mancanza nel nostro Codice d' indicarsi la pena e l'autorità incaricata a *pronunziare straordinariamente* giusta il disposto dell'art. 236.

COMENTO

§. 1. Questa disposizione conforme a quella dell'art. 248 del Codice francese, è tratta dall'ordinanza del 1681, art. 9, tit. 10, l. 1, quindi tanto per la sua redazione, che per il modo come è espressa, non esige alcun comento.

§. 2. Si è sempre severamente osservata la sua esecuzione; ed il capitano in contravvenzione oltre la pena pubblicata nell'articolo sarebbe responsabile di tutt' i danni, interessi tanto verso i proprietari, che verso i caricanti.

§. 3. La legge con questo articolo dice *sotto pena di procedura straordinaria contro di lui.* L'ordinanza citata pronunziava in questo caso una pena corporale contro il capitano, e la confisca delle mercanzie, allorchè il discarico era eseguito con l'intelligenza de' mercanti.

§. 4. Sarebbe desiderabile che si fosse precisata di vantaggio la pena, e sopra tutto l'autorità incaricata a pronunziarla. È osservabile, che la condanna straordinaria ha qui luogo unicamente per la mancanza del rapporto, e che è indipendente dalle pene pronunziate dalla legge doganale per la fraudolenta immissione delle mercanzie.

Art. 237. Se i viveri del bastimento mancano durante il viaggio, il capitano prendendo parere dai principali dell' equipaggio, potrà costringere quelli che avranno de' viveri in particolare, di metterli in comune, con l' obbligo di pagarne il prezzo.

Sommario

1.—Di qual natura è la trascritta disposizione, e sua origine.
2.—Pareri di varii scrittori sull'oggetto.
3.—Precauzione da prendersi dal capitano nel caso di mancanza di viveri.
4.—Donde può verificarsi la mancanza delle provvigioni fatte dal capitano.
5.—La somministrazione particolare dei viveri produce un bene generale per le conseguenze.
6.—Ma se niuno degl' imbarcati ne avesse, qual sarà il partito che prenderà il capitano.
7.—Inibizione al capitano di vendere le vettovaglie, e munizioni, meno che in determinate circostanze.

COMENTO

§. 1. La disposizione di questo articolo è di una evidente giustizia. Essa è d' equità naturale. Perciò si trova anche nelle leggi romane (1). Esse neppure imponevano l'obbligazione di pagare il valore de'viveri, messi in comune. Ma questa condizione è più giusta; e tale era ancora l'opinione di Vinnio nelle sue note su questa legge: *Utique tamen non gratis, ut nihil restitui necesse sit, sed cum onere restituendi ubi necessitas cessaverit.*

§. 2. L' autore delle note sulle sentenze d'Oleron, l' ha pensato egualmente (2). Egli appoggia il suo parere su quello di Bartolo, di Paolo de Castro, di Cassiodoro, e del dritto Spagnuolo, il quale in simili occorrenze, permette di prendere anche per via di fatto, i viveri di coloro, che ricusano di farne parte, pagandoli tuttavia a prezzi ragionevoli (3).

(1) L. 2. §. 2. in fine *ff. de Lege Rhod.*
(2) Art. 17, n. 6.
(3) Valin sull'art. 21, tit. 10, lib. 1. dell'ordinanza del 1681.

§. 3. Siccome è contro il dritto naturale, che alcuni muoiano di fame, nel mentre altri hanno delle provvigioni, così, se i viveri mancano durante il viaggio, il capitano può costringere quelli che ne hanno in particolare a metterli in comune, pagandone loro il valore. Ma egli dee antecedentemente, secondo l'art. 237 prendere all' uopo l'avviso de' principali dell'equipaggio, e stenderne il processo verbale sul suo registro, conformemente all'art. 222.

§. 4. Malgrado tutta l' economia che un capitano potrà usare in un viaggio di lungo corso, malgrado tutte le precauzioni che può prendere col diminuire le razioni, pur nondimeno accade le più volte che il viaggio è prolungato da' cattivi tempi, da' venti contrari e dalla tempesta, e che il bastimento si trova agli estremi del bisogno.

§. 5. È adunque regolare che in una simile circostanza ciascuno si affretti a venire in soccorso degli altri: altrimenti come mai potrebbe l'equipaggio far le manovre necessarie per la conservazione di tutti?

§.6. Ma se niuno ha viveri in particolare, ed i bisogni sono urgenti, il capitano deve allora comperarne da' bastimenti che incontra in mare, dopo aver parimenti preso parere da' principali del suo equipaggio. Egli può egualmente venderne a' bastimenti che si troverebbero in una simile necessità, purchè gliene resti a sufficienza pel suo viaggio, con obbligo di tenerne conto a' proprietari. Questo reciproco soccorso di cui parla l'art. 33 dell'ordinanza della Marina francese e da cui, come si è detto è tratto questo trascritto articolo 237 del nostro Codice, è imposto dall'umanità, la quale obbliga di assistere il suo prossimo nel bisogno, e che si estende a tutti gli uomini, senza eccettuarne i nemici: « Qualunque sia l' interdi» zione di commercio, dice Valin, che possa » essere sopravvenuta fra due nazioni, essa » non impedisce punto, che i sudditi di en» trambe non possano e non debbano assi» stersi reciprocamente in simili circostanze, » siccome si dee del pari, in caso di naufra» gio o di battaglia, salvare la vita al pro» prio nemico, che si trova in preda alle on» de, o in qualunque altro modo in pericolo » di perire ».

§.7. Ma nel tempo istesso che l'ordinanza della marina ingiunge questi principî di carità, proibisce espressamente, *e sotto pena di punizione corporale, a' padroni di rivendere i viveri del loro bastimento. di distrarli o celarli*, art. 32, titolo *del capitano*, conforme all'art. 9 della Confederazione Teutonica, che non permette di vendere viveri, se non in alto mare, ai bastimenti che si troveranno in necessità o in pericolo. Oltre a che il capitano non dee rubare i suoi proprietari, egli esporrebbe il suo equipaggio a soffrir della fame.

Questa proibizione si applica pure alle munizioni da guerra, che il capitano avrebbe rivendute, consumate o dissipate male a proposito, perchè queste munizioni sono in tutti i tempi necessarie per la difesa del bastimento.

APPENDICE AL TITOLO III.

RIFERIBILE AL CAPITANO.

Niente si è omesso di discutere su quanto le nostre leggi di eccezione trattano nel titolo 3 su i doveri di un capitano di mare; però gli obblighi dello stesso non si limitano soltanto a quanto in detto titolo ne vien trattato dal nostro Codice: altri doveri al medesimo gli vengono imposti sì dalle leggi civili, che dalla legge del 20 ottobre 1819, Decreto, e Regolamento Sovranamente approvato nel 1° gennaio 1820, disposizioni legislative, che sono di somma importanza, tanto per la responsabilità del capitano, e proprietarii dei legni, quanto perchè interessano l'ordine pubblico. Quindi si è creduto di tutta necessità formare la presente appendice, affinchè con la trascrizione di tali disposizioni legislative, e relativo comento, dove fa bisogno, venga completata una interessantissima parte che alle leggi nostre di eccezione per gli affari di commercio ha rapporto.

Divideremo quindi la detta appendice in due capi: col primo sarà trattato degli obblighi imposti ad un capitano o padrone, che gli vengono addossati dalle nostre leggi civili: col secondo sarà trascritta la legge e Regolamento Sanitario, onde dalla lettura della stessa conoscasi la importanza della materia di che trattasi.

CAP. I.

Doveri e responsabilità di un capitano di mare, dipendenti dalle nostre leggi civili.

Sommario

1. — Interessi dei terzi, che richiamano tutta l'attenzione del capitano, e quali sono.
2. — Disposizioni di legge sull'oggetto.
3. — Come dovrà dirigersi l'atto di nascita del capitano.
4. — Dopo formato un tale atto, quali altre formalità fan bisogno per esser legale.
5. — Se manca il capitano o il proprietario sul legno all'epoca della nascita, chi supplisce a formare un tale atto?
6. — Qual'è l'obbligo del capitano al primo porto?
7. — Le copie di che parla l'art. 54 perchè diconsi autentiche.
8. — Approdando in un porto straniero privo di console come dee regolarsi il capitano?

9. — Quando il capitano giunge nel porto terminato il viaggio, qual' è il suo dovere?
10. — Quid, se la nascita avvenga su di un bastimento in contumacia?
11. — In caso di morte come dovrà regolarsi il capitano.
12. — Occorrendo farsi un testamento sopra mare chi dee formarlo e quali formalità fan bisogno a pena di nullità.
13. — Divieto della legge per disposizioni in pro degli uffiziali del Vascello.
14. — I testamenti per mare vengon dispensati da varie formalità.
15. — Come sarà regolato per gli effetti del defunto.
16. — Chi formerà il testamento di un individuo nel lazzaretto?
17. — Chi, quello a bordo di bastimenti in contumacia.

COMENTO

§. 1. Tra gli avvenimenti che possono verificarsi lungo il viaggio, ne han taluni, che riflettono l'interessi dei terzi, e che riguardano le nascite, e la morte d' individui,che trovansi imbarcati;non che una disposizione testamentaria, che un' individuo imbarcato crede necessario dover fare. Tali accidenti perchè possono dare luogo a conseguenze gravissime,e possono delle volte riflettere interessi di somma importanza, debbon per conseguenza richiamare tutta l' attenzione del capitano.

Sull'oggetto abbiam creduto, per non deviare l'ordine del Codice di commercio, fin ora serbato,attendere il termine del *tit. III*, Lib.2. che riflette il capitano; e quindi esaurite le disposizioni delle dette leggi di Eccezioni su tal'individuo,parlar di proposito delle altre disposizioni legislative,che pur il capitano riguardano,e che ci vengon dettate dalle nostre leggi civili.

§. 2. Prima però di dare un chiaro sviluppo e brevemente sull'esposto, riportiamo gli articoli delle nostre leggi civili relativi all'oggetto che si tratta.

» Art. 63. Nascendo un fanciullo in tempo » di viaggio per mare, l'atto di nascita sarà » formato entro le 24 ore in presenza del pa» dre, qualora ivi si trovi,e di due testimoni » presi fra gli uffiziali del bastimento, o in » mancanza di questi tra le persone dell'equi» paggio. Un tale atto sarà steso, su' basti» menti del Re dall'uffiziale dell'amministra» zione della marina,e su bastimenti apparo» tenenti ad un'armatore o negoziante, dal » capitano, proprietario, o padrone della na» ve.L'atto di nascita sarà inscritto appiè del » ruolo dell'equipaggio.

» Art. 64.Nel primo porto dove approderà » il bastimento, tanto per prender fondo, » quando per qualunque altra causa,fuorchè » quella del suo disarmamento, gli uffiziali » dell'amministrazione della marina,capita» no, proprietario, o padrone, saranno te» nuti a depositare due copie autentiche de» gli atti di nascita che avranno formati, in » un porto del regno, presso la deputazione » della salute del porto medesimo, ed in un » porto straniero nelle mani del Console.

» L'una di queste copie resterà in deposi» to presso l' uffizio della deputazione della » salute, o nella cancelleria del consolato: » l'altra si trasmetterà al Ministro di Stato, » da cui quell'autorità dipendono; il quale » farà pervenire una copia da lui certificata » di ciascun di detti atti all'uffiziale dello sta» to civile del domicilio del padre del fan» ciullo, o della madre, se il padre non è co» nosciuto. Questa copia sarà tutta inscritta « nei registri in continuazione e secondo l'or» dine doi fogli;facendone però una semplice » indicazione nel foglio corrispondente al» l'epoca della nascita.

» Art. 65. All'arrivo del bastimento in un » porto di disarmamento, il ruolo dell'equi» paggio sarà depositato presso la deputazio» ne della salute, che trasmetterà una copia » dell'atto di nascita da essa sottoscritta al

« Ministro di stato da cui dipende; il quale « farà pervenirla all'uffiziale dello stato ci- » vile del domicilo del padre, o essendo que- » sti ignoto al domicilio della madre del fan- » ciullo. Questa copia sarà immantinente in- » scritta nei registri.

» Art. 84. L'atto di morte conterrà il no- » me, cognome, età, professione e domicilio » del defunto; il nome e cognome del conju- » ge, se la persona defunta era congiunto in » matrimonio, o vedova; i nomi, cognomi, » età, professione e domicilio dei dichiaranti; » ed il grado di loro parentela, se son paren- » ti. Lo stesso atto conterrà inoltre, per » quanto si potranno sapere, i nomi, i cogno- » mi, la professione ed il domicilio del pa- » dre e della madre del defunto, ed il luogo » della sua nascita.

» Art. 914. I testamenti fatti sul mare nel » corso di un viaggio, potranno essere ri- » cevuti, cioè:

» A bordo dei vascelli e di altri bastimen- » ti del Re dall'uffiziale comandante del ba- » stimento o in di lui mancanza, da quello, » che ne fa le veci nell' ordine di servizio, » l' uno o l' altro unitamente all' uffiziale di » amministrazione, o a colui che ne adempie » le funzioni.

» Ed a bordo dei bastimenti di commercio » dallo scrivano della nave o da chi ne fa le » veci, l'uno o l'altro unitamente al capitano » proprietario, o padrone, o in mancanza di » costoro da chi ne faccia le veci.

» In tutt'i casi, questi testamenti debbono » riceversi alla presenza di due testimoni.

» Art. 915. Su bastimenti del Re, il testa- » mento del capitano, o uffiziale di ammini- » strazione, e su bastimenti di commercio, » il testamento del capitano, del proprieta- » rio o padrone, o quello dello scrivano, po- » tranno riceversi da quelli, che loro succe- » dono in ordine di servizio, uniformandosi » nel resto alle disposizioni del precedente » articolo.

» Art. 916. In tutt' i casi si faranno due » originali dei testamenti indicati nei due » precedenti articoli.

» Art. 917. Se il bastimento approda ad » un porto straniero in cui si trova un con- » sole nazionale, coloro che avranno ricevuto » il testamento, saranno tenuti a depositare » l'uno degli originali chiusi e sugellati nelle » mani del Console, che lo farà pervenire al » Segretario di Stato Ministro da cui dipen- » de; e questi lo farà depositare nella cancel- » leria del giudice di circondario del luogo » ove il testatore ha il domicilio.

» Art. 918. Al ritorno del bastimento nel » Regno, sia nel porto dell' armamento, sia » in qualunque altro, i due originali del te- » stamento chiusi, e sigillati, o l' uno di essi » nel caso che l' altro sia stato depositato » nel corso del viaggio, siccome nel prece- » dente articolo, saranno consegnati all'uffi- » cio della deputazione di salute. Questa li » trasmetterà senza ritardo al Segretario di » Stato Ministro da cui dipende, il quale ne » ordinerà il deposito, siccome è prescritto » nel medesimo articolo.

» Art. 919. Si noterà sul ruolo del basti- » mento, al margine del nome del testatore, » la consegna eseguita degli originali del te- » stamento, o nelle mani di un Console, o » all'uffizio della deputazione di salute.

» Art. 920. Il testamento non sarà consi- » derato come fatto sul mare, ancorchè sia » stato fatto nel corso del viaggio, se nel » tempo in cui fu fatto, il naviglio fosse ap- » prodato ad una terra, sia straniera, sia del » regno, in cui vi fosse un pubblico uffi- » ziale nazionale. In tal caso non sarà valido » se non quando sarà stato steso secondo le » forme prescritte nel regno, o con quelle » praticate nel paese in cui sarà stato fatto.

» Art. 921. Le sopradette disposizioni so- » no comuni ai testamenti dei semplici pas- » saggieri, che non formano parte dell'equi- » paggio.

» Art. 922. Il testamento fatto sul mare » nella forma prescritta dall' art. 914 non » sarà valido, se non quando il testatore muo- » ja sul mare, o nei tre mesi dopo che sia » disceso a terra, ed in un luogo in cui avreb- » be potuto rifarlo nelle forme ordinarie.

» Art. 923. Il testamento fatto sul mare, » non potrà contenere veruna disposizione a » favore degli uffiziali del vascello, quando » non sieno parenti del testatore.

» Art. 924. I testamenti compresi negli » antecedenti articoli di questa sezione sa-

» ranno sottoscritti dal testatore, e da colo-
« ro che gli avranno ricevuti.

» Se il testatore dichiari che non sappia
» o non possa sottoscrivere, si farà menzio-
» ne di questa sua dichiarazione, come pure
» della causa che lo impedisce di sottoscri-
» vere.

» Nel caso in cui si richiegga la presenza
» di due testimoni, il testamento sarà sotto-
» scritto almeno da uno di loro, e si farà
» menzione della causa per cui l'altro non ha
» sottoscritto ».

§. 3. Le disposizioni contenute negli articoli trarcritti 63, 64, 65 debbono essere rigorosamente osservati.

Nell'atto di nascita si deve indicare
l'ora della nascita.
il sesso del fanciullo,
i nomi datigli.
nomi, cognomi, professione, e domicilio dei genitori
idem dei testimoni.

Il tutto conformemente all' art. 59 delle stesse leggi civili.

I testimoni da adoperarsi dovranno esser maschi in età almeno di anni 21 compiti. Se sul bastimento si trovino parenti dei genitori, questi in preferenza dovranno essere adoprati come testimoni, giusta la sanzione dell'art. 39 dette leggi.

§. 4. Il capitano dovrà dar lettura dell'atto alle parti ed ai testimoni, e si dovrà far menzione dell' adempimento di questa formalità, come vien richiesto dall'art. 40 dette leggi civili.

L'atto dovrà esser sottoscritto dal capitano, dai comparenti, e dai testimoni, ovvero si farà menzione della causa che ha impedito sottoscrivere. Dichiarazione richiesta dall'art. 41 delle medesime leggi.

La iscrizione dell'atto di nascita deve farsi a piè del ruolo dell' equipaggio immediatamente, e senza alcun spazio in bianco. Le cancellature e le postille saranno approvate e sottoscritte nello stesso modo, come il corpo dell'atto, non vi saranno abbreviature, e non potrà mettersi veruna data in cifre numeriche, come vien precisato dall'art. 44 stesse leggi.

§. 5. Laddove all'epoca della nascita mancassero sul bastimento il capitano, o il proprietario, le formalità richieste dalla legge dovranno essere adempite dal capitano in secondo, o sia dal pilota.

§. 6. Il capitano è tenuto ai termini dell'art. 64 delle leggi civili, di depositare due copie antentiche dell'atto di nascita, o alla deputazione di salute se approda in un porto del regno, o al console se è un porto straniero. Ma come debbonsi fare queste due copie autentiche?

§. 7. La legge deffinisce l' atto autentico, quello *ch'è stato ricevuto da pubblici uffiziali autorizzati ad attribuirsi la pubblica fede nel luogo in cui l'atto si è steso, e con le solennità richieste.*

Tali sono l'espressioni dell'art. 1271 leggi civili.

Quindi per adempire le disposizioni dell'art. 64 basterà che il capitano faccia due copie dell'atto di nascita, che saranno da lui firmate, certificando di averle estratte dal ruolo d'equipaggio.

§. 8. Se per avventura nel porto straniero in cui approda il legno non vi fosse un console, come dovrà regolarsi il capitano? Noi crediamo che in questo caso uno dei due sistemi converrà adottare; o quello d' inviare le copie dell'atto al paese, o al porto più vicino in cui trovisi il consolato, ovvero quando ciò sia impraticabile per la molta distanza, far menzione nel registro del motivo per cui quella formalità non ha potuto osservarsi, e riserbare di fare il deposito nel primo porto in cui il legno dovrà approdare.

§. 9. Quando il capitano giunge nel porto al termine del suo viaggio, non dee far altro che depositare il ruolo di equipaggio, presso la deputazione di salute, giacchè tutte le altre formalità relative alla iscrizione dell'atto di nascita sui registri dello stato civile non sono messe a suo carico.

§. 11. Laddove la nascita del fanciullo avvenga mentre il bastimento è in contumacia, le stesse formalità debbono osservarsi, perchè *l'imbarcazione si considera come tuttora in viaggio.*

Se poi avviene sopra un legno che trovasi in contumacia nei recinti di un lazzaretto, i deputati di salute debbono osservare le di-

sposizioni dell'art. 162 delle leggi civili dando avviso dell'avvenimento fra 24 ore all'uffiziale dello stato civile, come venne disposto con l'art. 72 del decreto del 1° giugno 1820. Tuttavia è da ritenersi, che anche in questo caso il capitano sia tenuto all' adempimento di quelle stesse formalità prescritte nel corso del viaggio.

§. 11. Nel caso in cui avvenga la morte di un individuo nel corso del viaggio, le formalità da osservarsi per redigere l'atto di morte sono perfettamente uniformi a quelle adoperale per l'atto di nascita giusta l'art. 91 e 92 stesse leggi civili.

In quanto alle indicazioni che l' atto dee contenere, rimettiamo il lettore ad osservare l'art. 84 delle ripetute leggi civili già trascritto in questo appendice.

§. 12. Un'altro atto di somma importanza è la formazione di un testamento. E questo potendo dar luogo a conseguenze gravissime, e di necessità che il capitano metta tutta la sua attenzione e diligenza. Sull'oggetto sonosi già trascritte tutte le disposizioni legislative. Ora bisogna far avvertire alcune cose intorno all' esatta esecuzione dei medesimi trascritti articoli.

1. Le espressioni adoperate nell' art. 914 vanno intese nel senso, che la scrittura del testamento debba esser fatta o dallo scrivano o dal capitano sotto la dettatura del testatore, e ciò per argomento ricavato dall'art. 897 delle stesse leggi.

2. I testimoni da adoperarsi debbono esser maschi, maggiori di età, sudditi del Re e che godano dei dritti civili, come vien richiesto dall'art. 906.

3. Il testamento debb'esser sottoscritto da coloro, che lo han ricevuto dal testatore, e dai testimoni, e se contiene più di un foglio dev' esser firmato in ogni foglio, giusta il disposto dell'art. 899.

4. Si debbono fare due originali del testamento e questi debbono essere chiusi e suggellati, per indi eseguirne la consegna nel modo determinato dagli art. 917 e 918.

5. Si dovrà indicare nel testamento il giorno e l'ora in cui si è ricevuto. Comunque la legge non richiegga tale indicazione, nondimeno la crediamo indispensabile per far rilevare che il testamento è stato fatto nel corso del viaggio.

Imperciocchè se ciò non fosse indicato, potrebbe sorgere il dubbio, che il testamento si fosse fatto in un' epoca in cui il legno fosse approdato in un porto, nel qual caso non sarebbe valido ai termini dell' art. 920 stesse leggi civili.

Tutte le formalità indicate dalla legge, debbono essere osservate a pena di nullità. E ritener si dee per certezza, che quando per sventura il testamento venisse dichiarato nullo per vizio di forma, il capitano e lo scrivano, o coloro, che in loro vece l' avran ricevuto, sarebbero risponsabili di tutt' i danni-interessi, e di tutte le consegnenze verso gli interessati. In questo caso il capitano, e lo scrivano, suppliscono l'ufficio del notaio, il quale è responsabile per la nullità dipendente da vizio di forma.

§. 13. La legge non permette alcuna disposizione a vantaggio *degli uffiziali del vascello*. Noi crediamo, che trattandosi di una specie d'incapacità, vada interpetrata ristrettivamente, e quindi il divieto non si estende agli altri componenti dell'equipaggio, i quali non sono compresi sotto la denominazione di *uffiziali*.

§. 14. I testamenti fatti sul mare sono dispensati dalle formalità richieste per le altre specie di testamenti. È questa una eccezione introdotta dalla legge nel favore del testatore. Ma ciò non induce che il testamento debba esclusivamente farsi in quel modo. Quindi se taluno trovandosi in viaggio, voglia fare un testamento olografo, non può essere dubbio che questo sia pienamente valido, quando sia fatto nel modo indicato dalla legge, comunque non si siano osservate tutte le formalità prescritte dall' art. 914 e seg. stesse leggi civili.

§. 15. In quanto agli effetti del defunto la legge obbliga il capitano a stenderne un' inventario, che dee esser firmato da lui, e da due persone dell'equipaggio; rinchiudendoli in una cassa, o sacco in presenza dell' equipaggio istesso, e riputandoli in luogo sicuro. Tanto vien ordinato con l' art. 82 del real decreto del 1° agosto 1816 così concepito

» Art. 82. Dovrà egualmente raccogliere

-ed inventariare gli effetti, ch' erano di lui « pertinenza, firmando egli stesso l'inventa» rio insieme con due altre persone dell'equi» paggio,e far tutto conservare e rinchiudere » in una cassa o sacco in presenza dell'equi» paggio predetto, riponendo tal sacco in » luogo sicuro. Quest' ultimo partito dovrà » ancora essere adempito circa gli effetti dei » disertori ».

Noi non sapremmo abbastanza raccomandare al capitano l' adempimento di queste formalità, per esimersi da risponsabilità.

È possibile, che fra gli effetti del defunto si trovino delle merci di molto valore, degli oggetti preziosi, dei titoli di credito,o effetti commerciali di somma importanza.

Qualche volta questi effetti possono costituire tutta la fortuna del defunto, sicchè se sparissero, resterebbe un'eredità di solo nome. In conseguenza, prudenza esigge, di far sottoscrivere l' inventario anche dall' erede scritto, ove questo per avventura si trovasse sul bastimento, e di procedere alla sugellazione degli effetti,facendo di tutto menzione nel giornale.

All'arrivo nel porto,il capitano dee consegnare, o al sindaco, o ai componenti della commessione marittima tanto gli effetti, quanto l'inventario, e questi gliene daran discarico, rimettendoli poi agli eredi del defunto, giusta il chiaro dettato, nell'art. 91 e 92 del real decreto del 1° agosto 1816 così espressi

» Art. 91. Qualora per morte,diserzione, » o per altra causa manchi qualche individuo » il capitano o padrone, oltre il conto che » ha dovuto rendere agl' incaricati di salute » pubblica, ne dovrà dare anche le delucida» zioni al sindaco marittimo,al quale, dopo » ottenuta la prattica, dovrà consegnare gli » effetti lasciati da morti, o disertori,coll'in» ventario che ha dovuto fare de' medesimi.

» Art. 92. Il sindaco predetto, dopo rice» vuti e riscontrati gli effetti sudetti con l'in» ventario, ne darà discarico al capitano o » padrone, che glieli ha consegnati, e ri» mettendo agli eredi del defunto quelli, che » loro appartengono, terrà in deposito gli » altri de' disertori, per attenderne le con» venienti disposizioni ».

§. 16. Se il testamento si faccia da un'individuo rinchiuso nei recinti di un lazzaretto, può esser ricevuto da uno dei deputati di salute, o anche dal capitano del lazzaretto alla presenza di due testimoni.

§. 17. Se è fatto a bordo di un bastimento che trovasi in contumacia, debbono osservarsi le stesse formalità indicate di sopra. Quando poi il bastimento è ammesso a prattica, si debbono osservare le altre formalità del deposito, come è sanzionato dall'art. 77 del real decreto del 1° gennaio 1820.

CAP. II.

Doveri, e responsabilità di un capitano, dipendenti dalle leggi sanitarie.

È importantissimo per i capitani, e per l'altra gente di mare la conoscenza dei regolamenti sanitarii. Nelle diverse disposizioni legislative emanate a questo riguardo, da noi sarà tralasciato tutto quello che è relativo alla parte regolamentaria del servizio, e verranno riportati soltanto quegli articoli, che riguardano i dritti, ed i doveri dei capitani.

§. 1.

Regolamenti sanitari.

I. *Legge del 20 ottobre 1819*, con cui la tutela della pubblica salute è affidata ad un supremo Magistrato di sanità, e ad un Soprantendente generale di salute.

II. *Decreto del 1° gennaio 1820*, che divide in quattro classi le diverse deputazioni del regno.

Sono di *prima classe* quelle di Napoli, Palermo, Messina, e Siracusa.

Sono di *seconda classe* nei domini di quà del Faro quelle di Manfredonia, Barletta, Bari, e Brindisi.

Nei domini al di là del Faro quelle di Trapani (1), Augusta (2), Catanea e Melazzo.

Sono di *terza classe* nei domini di quà del Faro quelle di Castellammare, Vietri, Pisciotta, Maratea, Paola, Pizzo, Tropea, Reggio, Roccella, Cotrone, Corigliano, Taranto, Gallipoli, Otranto, Monopoli, Molfetta, Trani, Vasto, Pescara, Giulia e Gaeta.

Nei domini al di là del Faro quelle di Marsala (3), Mazzara, Sciacca, Girgenti, Licata, Lipari, Patti, Cefalù.

Sono di *quarta classe* tutte le deputazioni stabilite negli altri comuni del regno (4).

(1) Elevata a prima classe con decreto del 12 febbraio 1837.

(2) Elevata a prima classe con decreto del 31 marzo 1838.

(3) Elevata a seconda classe con decreto del 27 febbraio 1838.

(4) La deputazione di Mola di Bari è dichiarata di terza classe. Decreto 6 ottobre 1831.

Idem quella di Terranova. Decreto 11 agosto 1824.

Idem quella della marina di Siculiana nel Valle di Girgenti. Decreto 6 giugno 1841.

REGOLAMENTO GENERALE.

Del servizio sanitario marittimo approvato da S. M. nel 4. gennaio 1820.

TITOLO PRELIMINARE.

Art. 1. La salute pubblica può venire compromessa per via di mare.

1. dagli approdi dei bastimenti di varia specie,

2. dei naufragi che possono avvenir sulle coste,

3. dalle cose che sono gettate al lido dalle onde.

2. Il servizio sanitario marittimo è stabilito per conoscer le condizioni degli approdi, dei naufragi, e delle cose gittate a lido del mare, e per applicarvi l'analogo trattamento a fin d'evitare i pericoli di un contagio.

TITOLO I.

Delle condizioni degli approdi.

3. Le condizioni dell' approdo di un bastimento vengono determinate:
1. dalla sua provegnenza,
2. dalla identità e qualità del suo carico,
3. dallo stato dell'equipaggio e dei passaggieri che vi possono essere consacrati,
4. dalle circostanze della navigazione eseguita.

CAPITOLO I.

Della provegnenza.

4. La provegnenza di un bastimento viene indicata dal luogo donde esso è partito in libera pratica.

5. I luoghi donde i bastimenti provengono possono essere *o infetti*, *o sospetti*, *o sospesi*, *o liberi*.

Si chiamano *infetti* i luoghi ove regna in atto la peste, o altra simile malattia contagiosa. Si chiamano *sospetti* quei che per una data estensione di territorio confinano cogli infetti, o quei presso i quali un'imbarcazione infetta, o provegnente in pratica da luogo infetto, abbia avuto libera comunicazione senza alcuna delle riserve sanitarie richieste dalla circostanza. Si chiamano *sospesi* i luoghi, che situati in maggior distanza dagl'infetti, continuano per una data estensione di territorio coi sospetti, o quei che per delle circostanze di commercio o di località si trovano esposti a dei maggiori pericoli. Si chiamano *liberi* i luoghi ove si vive senz' alcun sospetto di mal contagioso, e che non fan temere di alcun pericolo, sì per la loro distanza dai luoghi infetti o sospetti, come per la esatta disciplina sanitaria che vi si osserva.

6. I supremi Magistrati di sanità formano periodicamente in ogni principio d' anno il quadro generale in cui i diversi luoghi vengono classificati nel modo indicato nell' articolo precedente, secondo le officiali notizie che si hanno dello stato di salute che ivi rispettivamente si gode, e della specie di servizio sanitario che vi si è stabilito.

7. Si considerano come perpetuamente *sospetti*.
1. I luoghi dove una malattia contagiosa è indigena e periodica, quantunque in taluni tempi non vi esiste, come è la pesta nell' Egitto, e la febbre gialla nelle Antille.
2. I luoghi dove non è alcun servizio sanitario per garentirsi dalla introduzione e dal ripulsamento dei contagi, come sono le coste dell'Africa, il Levante Ottomano, ed in generale tutt'i punti soggetti al dominio turco.

8. In conseguenza dell'esservi luoghi perpetuamente *sospetti*, debbono considerarsi come perpetuamente *sospetti* quei che confinano coi primi, come p. e. gli stati della Dalmazia austriaca limitrofa ai dominî ottomani, ed altri simili.

CAPITOLO II.

Della identità e qualità del carico.

9. Vi è identità nel carico di un bastimento allorquando i generi componenti il carico si trovano di essere identicamente quelli che in realtà vi furono imbarcati. La mancanza d'identità nel carico di un bastimento altera subito le condizioni particolari del suo approdo.

10. La qualità del carico di un bastimento vien determinata dalla natura dei generi che vi sono imbarcati, i quali si distinguono in *suscettibili* ed in *insuscettibili*, secondo l'attitudine che loro si attribuisce di poter concepire o non concepire il contagio.

11. Si considerano come generi di lor *natura* suscettibili:
1. l'uomo, e tutti gli altri animali pelosi, pennuti, e lanuti;
2. la lana, il cotone, il canape, il lino, la sete, il calamo, la stoppa, i crini, i capelli, i peli di animali, e tutte le manifatture risultanti da queste diverse materie, come sono panni, tele, stoffe, seterie, feltri, tappeti, cappelli ec. ec.;
3. le spugne, la carta, i libri, le pergamene, le penne;
4. i marrocchini, le cordovane, le basane, e tutte le specie di pelli e di cuoia.

12. Si considerano come generi *per accidente* suscettibili:

1. le candele di sego e di cere per ragion della bambagia che vi è unita:
2. il pane allorchè è caldo:
3. i metalli, sien semplici, sien manifatturati, sien monetati, per ragion della ruggine che possono contenere, dell'autume che naturalmente concepiscono nell'essere maneggiati, e delle carte o altre materie suscettibili in cui possono trovarsi avvolti;
4. i tabacchi, la crusca, la cera vergine, il zaffrone, il zafferano, e tutte le biade e granaglie, per ragion dei fili, sterpi, ed altre materie suscettibili che possono esservi frammischiate;
5. i fiori freschi e secchi, le piante ed i frutti che abbiano sterpi secchi, o pure sien legati con filo, o stan coperti di lanugine al di fuori, come è il dittamo, e come sono le mandorle, i datteri ed i pistacchi con la corteccia, non meno che i legumi col baccello e guscio.

13. Tutti gli altri generi non classificati nei due articoli precedenti si considerano come insuscettibili.

Capitolo III.

Dell' equipaggio di un bastimento e dei passaggieri che possono trovarvisi imbarcati.

14. Gl'individui che compongono l' equipaggio di un bastimento, e quelli che vi sono imbarcati a titolo di passeggieri devono presentar sempre:

1. integrità di numero;
2. identità di persone;
3. Ottimo stato di salute.

Quindi restano alterate le condizioni di un approdo per ragion di detti individui:

1. quando se ne osservi accresciuto o diminuito il numero; perchè nel primo caso l'individuo che si trova di più, può essere stato preso in luoghi sospetti, ed anche dal bordo di qualche bastimento sospetto; e nel secondo caso, l'individuo che si trova di meno può esser perito di malattia equivoca e contagiosa durante il viaggio, ed averne contaminato il resto dell'imbarcazione;
2. quando alcun di essi non si trova di essere identicamente quello che in realtà vi fu imbarcato; perchè allora questo scambio di persone può essere stato fatto in qualche luogo *sospetto*, ed anche in mare dal bordo di qualche bastimento sospetto;
3. quando uno o più di essi sieno attaccati da malattie equivoche, perchè allora bisogna attender l' esito della malattia, onde assicurarsi che essa sia d'indole ordinaria e non contagiosa.

Capitolo IV.

Delle circostanze della navigazione eseguita.

15. Un bastimento può nel corso della sua navigazione:

1. essere obbligato dalla forza dei venti o da altre imperiose eventualità a toccar dei luoghi sottoposti ad un trattamento sanitario più rigoroso di quello a cui è sottoposto il luogo dond'è partito;
2. può imbattersi in altri bastimenti infetti, o di origine ignota, e sospetta, che si trovano percorrendo i medesimi mari.

Queste due circostanze della navigazione eseguita da un bastimento alterano subito le condizioni del suo approdo, quando esso abbia avuto il menomo contatto col suddetti luoghi toccati di passaggio, o coi suddetti bastimenti incontrati a caso.

Titolo II.

Del modo di conoscere le condizioni di un approdo.

16. Si prende conoscenza delle condizioni di un approdo.

1. per mezzo della patente,
2. per mezzo del costituto,
3. per mezzo della visita.

Capitolo I.

Della patente.

§. 17. La *patente* è una carta autentica, che le Autorità sanitarie muniscono delle loro firme, e di tutte le indicazioni, di cui si parlerà ne' seguenti articoli, ed indi rilasciano a' capitani o padroni di bastimenti, allorchè essi sono per partire da un dato luogo.

§. 18. La *patente* dee prima di ogni altro contenere l'indicazione del luogo donde i bastimenti partono, con una espressa e distinta dichiarazione dello stato di salute che ivi si gode, affinchè ciò serva di notizia officiale ovunque essi vanno ad esercitare il loro traffico.

§. 19. In conseguenza di ciò, che è prescritto nell'articolo precedente, la *patente* è di quattro specie, giusta la quadruplice classificazione de' luoghi, enunciata nell'articolo 5. del presente regolamento. Si chiama *patente sporca*, quella che rilasciata in luogo infetto, porta la dichiarazione che ivi esiste in atto la peste, o altra simile malattia contagiosa. Si chiama *patente tocca*, quella che rilasciata in luogo sospetto, porta la dichiarazione che ivi sia approdato qualche legno in cui sia sviluppata la peste in qualche vicino territorio. Si chiama *patente netta*, quella rilasciata in luoghi sospesi, porta la dichiarazione che ivi si gode perfettissima salute. Si chiama *patente libera*, quella che rilasciata in luoghi liberi, porta la dichiarazione che ivi si gode perfettissima salute.

§. 20. Oltre la dichiarazione di cui si parla ne' due precedenti articoli, la *patente* deve indicare;

1. La data del giorno in cui viene rilasciata;

2. il nome, l'età, e la filiazione del capitano o del padrone di bastimento a cui si rilascia;

3. la denominazione del bastimento, e la bandiera di cui è coverto;

4. i nomi, l'età, e le filiazioni di tutti gli altri individui, che vi sono imbarcati, sia come formanti l'equipaggio, sia come passaggieri;

5. la specificazione del luogo per cui è diretto;

6. la circostanza se esso sia voto o carico; ed in quest'ultimo caso qual sia la natura delle merci di cui il carico si compone;

§. 21. Non devono ammettersi *patenti* in lingua greca, per la facilità onde i capitani o padroni di bastimenti possono farsene foggiare negli *scali* del Levante, ove non essendo riconosciuto alcun servizio sanitario, non è supponibile che le *patenti* siano mai rilasciate da alcuna pubblica autorità costituita all'oggetto.

§. 22. Le *patenti* non devono esser manoscritte, ma in istampa, nè devono aver raschiature, cassature, o altra specie d'irregolarità, che ispirino il dubbio di essere state falsificate o in qualunque modo alterate.

§. 23. Le patenti debbono essere di una edizione uniforme ed invariabile.

§. 24. Le deputazioni di salute ricevono dalle Soprantendenze generali le patenti che rilasciano ai capitani.

§. 25. I capitani o padroni di bastimenti debbono provvedersi indispensabilmente della *patente* di salute, custodirla gelosamente, come il primo legal documento della regolarità della loro navigazione, ed esibirla alle autorità sanitarie, allorchè ne vengono richiesti al loro primo approdo in un porto.

§. 26. Sono dispensati dal portar *patente* sanitaria i padroni delle piccole barche, che fanno la pesca o altra specie di traffico giornaliero sulle coste medesime del regno delle due Sicilie, ma in una navigazione che non oltrepassi l'estensione di 20 miglia.

Capitolo II.

Del costituto.

27. Il *costituto* è un atto legale con cui il capitano o padrone di un bastimento è obbligato a deporre innanzi alle autorità sanitarie, giusta le interrogazioni che gli vengono fatte, con tutte le circostanze della navigazione eseguita dal momento della sua partenza in pratica da un luogo sino a quello

dell' approdo nel luogo ove gli si domanda il *costituto*.

28. Il *costituto* deve stendersi in forma di domande e di risposte, e con le necessarie dichiarazioni sulle leggi punitive de' costituti falsi.

29. Il *costituto* deve esser convalidato da giuramento, e sottoscritto dal capitano o padrone che si chiama a deporre. Quando il capitano o padrone non sappia scrivere, o non vi sia tra l' equipaggio del bastimento altro individuo che possa fare in ciò le sue veci, le corrispondenti autorità sanitarie ne fanno espressa menzione al termine dell' atto.

30. Quando nel *costituto* del capitano o padrone di un bastimento si scopra dell'equivoco, o della contraddizione coi fatti indicati nella *patente*, si debbono separatamente chiamare a deporre tutti gl' individui dell'equipaggio, ed anche i passaggieri che possono esservi imbarcati.

Capitolo III.

Della visita.

31. La visita ha per oggetto di assicurarsi;
1. della integrità di numero, della identità di persona, e dello stato di salute di tutti gl' individui che sono a bordo di un bastimento,
2. della natura ed identità dei generi di cui il bastimento è carico.

32. I deputati di salute si assicurano della integrità di numero e della identità di persona degl'individui che sono a bordo di un bastimento, chiamandoli tutti a rassegna innanzi ad essi, e confrontandoli coi nomi e colle filiazioni indicate dalla *patente*. Si assicurano inoltre della integrità di numero de' suddetti individui, facendo montare a bordo del bastimento una guardia sanitaria, per verificare se vi sia nascosto qualche individuo di più non descritto nella *patente*.

33. I deputati si assicurano dello stato di salute di detti individui, facendoli visitare dal medico o chirurgo sanitario. Trattandosi di un legno provegnente da luogo *sospetto*, la visita potrà farsi anche a bordo, ed essendovi donne la visita si farà in modo che non restino violate le leggi della decenza.

34. Il medico appena eseguita la visita, deve stenderne una fede giurata, indicando in essa minutamente tutte le circostanze osservate nella salute degl'individui.

35. Pei bastimenti soggetti a riserva, quando non vi sia alcun caso di malattie fra gl'individui che vi sono imbarcati, le visite del medico devono esser sempre due, una al cominciamento e l'altra al termine della contumacia.

36. I deputati si assicurano della natura ed identità delle merci, di cui un bastimento si annunzia carico, per mezzo delle guardie sanitarie che si fan montare a bordo.

37. Allorchè trattasi di merci che possono essere originarie del Levante Ottomano, come sono le lane, i cotoni, le pelli, ec., i deputati debbono farne eseguire le rieognizioni per mezzo dei periti, onde assicurarsi se fossero veramente originarie del Levante, e nel caso affermativo, se sia state precedente espurgate presso qualche estero lazzaretto a peste. Quest'ultima circostanza può rilevarsi dalle fedi di espurgo e altri simili documenti di cui nei suddetti casi i capitani debbono andar provveduti.

38. I capitani sono obbligati di presentarsi alle visite nei casi preveduti e richiesti dal presente regolamento.

39. La visita si riguarda come pura verifica di ciò che nella *patente* e nel *costituto* è detto su questo particolare. Quindi allorchè la visita offre de' dati in opposizione a quelli dichiarati nella *patente* e nel *costituto*, i deputati ne debbono stender subito un atto in forma di processo verbale.

Art. 40. I legni di guerra sono esenti dalla visita.

Titolo III.

Del trattamento sanitario relativamente agli approdi.

41. Il trattamento sanitario relativamente agli approdi è il complesso delle disposizioni che si applicano ai bastimenti di varie specie, secondo le particolari condizioni del

loro approdo. Queste disposizioni si distinguono in cinque classi, e riguardano:

1. il rifiuto,
2. la contumacia,
3. l'espurgo,
4. la pratica,
5. le misure straordinarie ne'casi di peste

42. I supremi Magistrati di salute formano periodicamente in ogni principio di anno il quadro dei trattamento sanitario, a cui convien sottoporre le diverse imbarcazioni, per le quali possa precedentemente pronunziarsi in via di disposizione generale. Questo quadro, una con tutt'i cangiamenti che nel corso dell'anno possono esservi apportati, dee restar situato a fronte di quello sulla classificazione de' luoghi di cui si parla nell' articolo 5 del presente regolamento, ed aver le medesime diramazioni e pubblicità.

Capitolo I.

Del rifiuto.

43. Il *rifiuto* è un atto con cui dalle autorità sanitarie s'intima e si obbliga il capitano di un dato bastimento di allontanarsi subito dal luogo ov'è giunto non potendo esservi ricevuto per le condizioni particolari del suo approdo.

44. Van sogette alla legge del *rifiuto*:

1. I bastimenti infetti, o provegnenti in pratica da luoghi infetti;
2. quei che nel viaggio abbiano avuto contatto con altri bastimenti infetti o provegnenti da luoghi infetti;
3. que' bastimenti i di cui capitani viaggiano sforniti di *patenti* sanitarie, salvo il caso preveduto nell'art. 26; o quel che avendoli, ricusino di esibirle, per nasconder le vere condizioni del loro approdo;
4. quei bastimenti i di cui capitani ricusino di dare il *costituto*, o di assoggettarsi alle visite ne' casi richiesti dal presente regolamento.

45. Quando un bastimento contenga in atto l'infezione a bordo, non basta d'imporglisi semplicemente il *rifiuto*, ma dee farsi scortare da un legno armato sino a qualche estero lazzaretto a peste, onde evitare che vada ad approdare in un altro punto dello stesso regno.

46. Se un bastimento a cui si è imposto il rifiuto, non possa mettersi subito alla vela per cagion de' venti contrarì, dee farsi vigilar rigorosamente a fin d'impedire ogni qualunque specie di comunicazione colla terra.

47. Se un bastimento soggetto a *rifiuto* abbia sofferto de' danni, dee permettersene il riattamento, da eseguirsi per mezzo dei suo medesimo equipaggio, e colle dovute regole sanitarie. Se ha bisogno di viveri, se gli debbono somministrare sotto le più rigorose cautele sanitarie.

48. All'infuori delle medesime di soccorso prescritte nell' articolo precedente, resta severamente proibito di farsi con bastimenti di *rifiuto* qualunque specie di operazione, o mescolamento di persone in pratica. Allorchè un bastimento di *rifiuto* non contenga l'atto l'infezione, potrà permettersi lo sbarco de' generi suscettibili sotto le più rigorose riserve sanitarie, ma solamente presso le deputazioni di prima classe che abbiano lazzaretto.

Capitolo II.

Della contumacia.

49. La *contumacia* è un esperimento di alcuni giorni, a cui si sottopongono gl' individui di un bastimento, a fin di assicurarsi se su di essi si sviluppa qualche malattia d' indole contagiosa, o per meglio verificare le circostanze della sua navigazione.

50. Questo esperimento s' impone principalmente:

1. per ragion dei *luoghi* da cui un bastimento proviene allora che quegli son classificati tra i *sospetti* o i *sospesi*; e prende allora il nome di contumacia di *località*;
2. per ragion de' mari che un bastimento attraversa navigando, allorchè questi non dichiarati in osservazione, perchè frequentati da legni infetti e sospetti; e prende allora il nome di contumacia *di navigazione*.

L'esperimento medesimo s' impone inoltre straordinariamente;

1. per ragione degl' individui che si tro-

vano imbarcati su di un bastimento, allorchè se ne vede alterato il numero, la identità e lo stato di salute;

2. per ragion delle irregolarità della *patente*, allorchè questa non è rivestita delle formole, delle integrità ed autenticità richieste dagli art. 18 a 24 del presente regolamento;

3. per ragion della contraddizione in cui la *patente* si trova col *costituito* o colle visite.

51. La durata della *contumacia* che s' impone per ragion dei luoghi da cui un bastimento proviene, o per ragion dei mari che esso attraversa navigando può dai Supremi Magistrati stabilirsi precedentemente in via di disposizione generale, tenendosi presente la seguente regola. Pei legni provegnenti da luoghi *sospesi*, la contumacia non deve essere nè minore di giorni 14, nè maggiore di giorni 2. Pei legni provegnenti da u ghi *sospetti*, non deve esser nè minore di giorni 21, nè maggiore di giorni 40. Pei legni che attraversano mari soggetti a riserve, non dee esser nè minore di giorni 7, nè maggiore di giorni 21.

52. La durata della *contumacia* che s' impone per l'alterazione che si trova nel numero, o nella identità, o nello stato di salute degl'individui di un legno, non può fissarsi precedentemente in via di disposizione generale. Essa dee venire volta per volta determinate dai Supremi Magistrati secondo la natura dei casi e delle circostanze. Lo stesso dee dirsi relativamente alla durata della *contumacia* che s' impone ai legni per ragioni delle irregolarità osservate nella *patente*, o della contradizione in cui la patente si trova coi *costituti*, e colle visite.

53. Nel cominciamento della *contumacia*, che s'impone per ragion dei luoghi donde i legni provengono, si deve aver sempre riguardo ai generi, di cui il legno può esser carico. Se i generi sono suscettibili, l' esperimento degl'individui non comincia se non dal giorno in cui essi si son separati dai generi suddetti, i quali devono introdursi in lazzaretto per farsene l'espurgo, nel modo che sarà indicato nel capitolo seguente. Volendo gl' individui restare uniti ai generi, il loro sperimentò comincia e termina nel giorno medesimo, in cui comincia e termina l' espurgo. Se i generi sono tutti iususcettibili, o pure, se il bastimento è voto, l'esperimento comincia dal giorno medesimo dell'approdo.

54. Nel cominciamento della contumacia, che s'impone per ragione de' mari che i legni attraversano navigandosi deve aver sempre riguardo alla identità de' generi di cui il legno può esser carico. Se ne' generi non vi è alcun difetto d'identità, l' esperimento comincia dal giorno medesimo dell'approdo, salvo i casi preveduti negli art. 56 e 57 di questo titolo. Se poi vi è difetto d' identità, i Supremi Magistrati decidono in via straordinaria, e secondo la natura de' casi, e qual trattamento dee sottoporsi all imbarcazione.

55. I legni da guerra van soggetti alle *contumacie* locali, ma essi son dispensati dalle contumacie di navigazione, allorchè i comandanti rispettivi assicurano sulla loro parola d'onore di non aver avuta alcuna specie di comunicazione con altri legni o luogo durante il viaggio.

56. Approdando un legno che per la sua provegneuza non anderebbe soggetto ad alcuna specie di riserva, ovvero ad una riserva di poco rigore; e scovrendosi di non aver esso avuta comunicazione in mare con un altro legno, il quale approdando andrebbe soggetto a maggiori riguardi, dee sempre imporsi al primo lo stesso trattamento sanitario, che si sarebbe imposto al secondo, nel caso che vi fosse unitamente approdato. Deve poi considerarsi ed esser trattato come provegnenza da luogo *sospetto* un legno che avesse avuto comunicazione in mare con un altro legno di cui s'ignorano le condizioni e l'origine.

57. Se un legno provegnente da luogo *libero*, o soggetto a piccola riserva, porti dei generi suscettibili chiusi in balle o stivati nel legno, presi da luogo soggetto a riserva di maggior rigore, e non aperti e spurgati nel legno donde il legno ultimamente proviene, esso dee considerarsi come una provegnenza diretta dal luogo donde prese il carico de' suddetti generi, ed esservi quindi sottoposto al corrispondente trattamento sanitario. Lo stesso dee dirsi nel caso che i

generi fossero stati presi dal bordo di un altro bastimento soggetto a riserva di maggior rigore, dovendo allora considerarsi i generi come direttamente provegnenti dal luogo ove il suddetto bastimento li aveva presi.

58. La contumacia può consumarsi o sul medesimo bastimento, o ne' recinti del lazzaretto. Nel primo e secondo caso tutti gli individui in contumacia devono esser custoditi e vigilati col massimo rigore, non essendo loro permesso di scendere dal bastimento, o uscir da' recinti del lazzaretto, e di aver la menoma comunicazione colla gente in pratica.

59. Se un individuo in pratica si pone a contatto con un individuo in contumacia, o con oggetti suscettibili al medesimo appartenenti, deve egli rimaner sottoposto alla contumacia stessa, e correr lo stesso destino dell'individuo in contumacia con cui si è posto a contatto. Deve anche severamente evitarsi, che individui appartenenti a contumacie diverse, o contumacie cominciate in epoca diversa, abbiano tra di loro la menoma comunicazione di contatto. Quando ciò per accidente accade, gl'individui che avrebbero terminato più presto il loro esperimento, devono seguir la contumacia ed il destino di coloro il cui esperimento sarebbe terminato più tardi.

60. È proibito su i bastimenti in contumacia di tener liberi per il bordo dei volatili, di spennar dei volatili senza alcuna cautela, facendone cader le piume al di fuori; gittar delle carte, delle fila o altre piccole materie suscettibili, che possono andar molto lungi, a sconcertare il corso dell'esperimento che altri legni stiano consumando o contaminar de' legni o altri siti di terra che siano in pratica.

61. È proibito agl'individui in contumacia di andar vagando con le lance, o di bagnarsi e andar nuotando presso al bordo del loro bastimento, potendo ciò dar pretesto a delle infrazioni gravissime.

62. Trattandosi di contumacia locale gli individui che si ammettano a consumarla in lazzaretto, devono scendervi colle loro sole robe usuali, essendo proibito di portarvi generi suscettibili nuovi non mai usati, che devono introdursi in lazzaretto separatamente, salvo sempre il caso in cui gl'individui domandino di rimanere uniti ai generi, secondo il disposto nell' art. 55. Similmente coloro a' quali si permette di scontar la suddetta contumacia *locale* sul medesimo bastimento, non possono ritenervi che le sole robe insuscettibili, dovendo far discendere in lazzaretto tutti gli oggetti suscettibili nuovi che non mai siano stati usati.

63. Durante la contumacia può permettersi lo sbarco dei generi insuscettibili di cui un bastimento può esser carico, e l' imbarco di qualunque altro genere, sia suscettibile, sia insuscettibile, che il capitano o padrone del bastimento cerchi di prendere da terra.

64. L'imbarco e lo sbarco de' generi dee farsi in modo che non accada la menoma comunicazione di contatto tra i contumacisti e la gente in pratica. Quindi nello sbarco debbono i contumacisti collocare in un sito isolato, designato loro dalle autorità sanitarie, i generi suscettibili, usando la massima cautela perchè non vi resti unita alcuna materia suscettibile; e quando i contumacisti se ne sono allontanati, debbono allora appressarvisi le persone in pratica, destinate dagl'interessati colla intelligenza delle autorità sanitarie, e rilevare i generi per farne l'uso conveniente. Nell'imbarco poi debbono gl'individui in pratica collocare nel suddetto sito isolato i generi chiesti dal capitano del bastimento in contumacia, il quale manderà la sua gente a rilevare detti generi da terra, dopo che si saranno allontanati gl'individui in pratica che ne han fatto il trasporto.

65. Le operazioni d' imbarco e di sbarco sotto contumacia devono sempre farsi colla personale assistenza di deputati di salute, i quali debbono aver la cura d'impedir gli affollamenti, allontanando dal luogo ove dette operazioni si eseguono, tutti coloro, che non vi hanno interesse.

66. I bastimenti in contumacia devono esser provveduti di acqua e di viveri nello stesso modo e colle stesse precauzioni indicate ne' precedenti articoli.

67. Occorrendo di dover portare de'viveri

fin sotto al bordo di un bastimento, come convien di fare allorchè trattasi di provvederne qualche legno di rifiuto, allora i deputati debbono far collocare questi generi su di una barchetta fornita di qualunque materia suscettibile, e colla loro assistenza devono far rimorchiare la medesima da un'altra barca fin sotto al bordo del bastimento in contumacia, donde dopo di essersi essi allontanati con tutta la gente in pratica, il capitano del legno disporrà che i generi sien rilevati abbandonando in seguito la barchetta che ne ha fatto il trasporto, la quale ripresa da' deputati colle regole sanitarie, dee venir sottoposta ad espurgo.

68. Tutte le operazioni relative a legni in contumacia debbono farsi di pieno giorno, o sia dal levare al tramontar del sole, restando severamente proibita qualunque operazione durante la notte.

69. Tutt' i legni in contumacia debbono tenere a prua una piccola bandiera gialla, che indichi di trovarsi essi sottoposti a delle riserve sanitarie.

70. Senza il permesso de' deputati di salute è proibito alla gente in pratica di parlar con i contumacisti, sien questi a bordo del bastimento, sien nei recinti del lazzaretto. Un individuo in pratica che abbia avuto il permesso di parlare ad un contumacista, dee situarsi sempre sopravvento, rimanersi ad una competente distanza, ed essere a vista di una delle guardie addette alla custodia de' contumacisti, la quale per impedire il contatto deve situarsi in distanza tra l'individuo in contumacia, e l' individuo in pratica.

71. Se un contumacista dee trasferirsi da un luogo in un altro per qualsivoglia oggetto, deve esservi accompagnato dalle guardie di custodia precedente per mezzo dei deputati di salute.

Art. 72. Nascita di un fanciullo — *Vedi la prima parte di questo supplemento.*

73. Allorchè un individuo in contumacia cade infermo, le guardie di custodia devono subito avvertire i deputati, acciocchè il medico sanitario accorra a visitarlo.

74. Se il contumacista infermo, o chiunque altro vi abbia interesse, desideri un altro medico che lo assista unitamente al medico sanitario, i deputati di salute debbono aderirvi.

75. Ogni accidente di malattia, sia che si trova sviluppato all'approdo di un legno, sia che si sviluppi in seguito durante la contumacia, prolunga sempre il corso delle riserve sino a che la vita dell'infermo non si assicuri, e che non resti veggentemente riconosciuto di esser la sua malattia d'indole ordinaria e non contagiosa. Il prolungamento delle riserve viene determinato secondo le circostanze da' supremi Magistrati di salute corrispondenti.

76. Se l'infermo si aggrava, non dee trascurarsi di fargli apprestare i corrispondenti uffizi di religione.

77. Testamento. — Modo di farlo — *Vedi le osservazioni fatte su ciò nella 1. parte di questo supplemento.*

78. Se su di un bastimento qualunque in contumacia si sviluppi qualche accidente di peste, gli si debbono immediatamente applicare le disposizioni indicate nell'art. 45.

79. Se un accidente di peste si sviluppi tra gl'individui che trovansi in contumacia in qualcuno de' lazzaretti di osservazione del regno, debbono allora adottarsi le misure straordinarie, di cui sarà parlato nel capo 5. di questo titolo.

80. e 81. Casi di morte — Modo di sepoltura.

Cap. 3. — *Dell'espurgo* — 82 a 99. Parlasi delle diverse specie di espurgo, e del modo di praticarlo.

Capitolo IV.

Della pratica.

100. La *pratica* è la libera comunicazione a cui si ammettono i bastimenti e loro carichi, quando per le condizioni del loro approdo non van soggetti ad alcuna specie di trattamento sanitario, o quando sia regolarmente compiuto quello che fu loro dapprima applicato.

101. Niun bastimento dee considerarsi in pratica, se non dopo dichiarato formalmente tale dai deputati di salute corrispondenti, ad

eccezione delle barche da pesca e da piccolo traffico, di cui si parla nell'art. 26.

102. I bastimenti che provengono da luogo *libero* con *patente* libera e regolare, si ammettono a pratica nell'atto stesso in cui sono riconosciute le favorevoli condizioni del loro approdo.

103. I bastimenti che han già consumata una *contumacia* di navigazione si ammettono a *pratica*, precedente la visita del medico sanitario, dalla quale si rilevi che gl' individui imbarcati sul bastimento, e mantenuti tuttavia di giusto numero, godono tutti della più perfetta salute. Questa disposizione è applicabile a' bastimenti, che quantunque soggetti a *contumacia* locale, sono approdati voti, o pure han fatto regolarmente la discarica de' suscettibili in lazzaretto, o quella degl' insuscettibili sotto *contumacia*, ed han percorso il periodo del loro esperimento, dopo aver ricevuto la visita delle guardie sanitarie, secondo il disposto nell'art. 36. Se nella suddetta visita delle guardie qualche genere suscettibile si fosse rinvenuto, dee sospendersi la *pratica* al bastimento, non potendo esso considerarsi di aver esaurito il periodo di esperimento che gli fu imposto.

104. Gl'individui che han consumata la loro *contumacia* ne' recinti del lazzaretto si ammettono a *pratica* dopo la visita del medico, nel modo indicato nell'articolo precedente. I generi su i quali si è operato l' *espurgo* si ammettono a *pratica* dopo che il medico ha fatto la medesima visita agli espurgatori, o altri individui che sieno stati a contatto co' generi medesimi.

105. I deputati di salute devono stendere un atto della pratica accordata ad una imbarcazione qualunque, seguendo in esso l'ora ed il giorno in cui la *pratica* si è data, e facendovi menzione di essersi precedentemente adempito a tutte le disposizioni generali richieste dal presente regolamento, o particolarmente prescritte dalle autorità superiori, e di non esservi alcun sinistro emergente da dar motivo a qualche misura sospensiva.

Cap. 5. — 106 a 128. Si tralascia poichè indica i doveri delle autorità sanitarie in caso di qualche accidente di peste.

Titolo IV.

Degli sbarchi furtivi, e del loro trattamento sanitario.

129. Trovandosi per legge stabiliti de' posti di servizio sanitario lungo tutte le marine del regno, vien caratterizzata di sbarco furtivo, e seguito in frode della legge, ogni operazione, che si fa da una barca o bastimento qualunque in luogo diverso da quello ove i posti sanitari sono stabiliti, e senza l' intervento e la personale assistenza delle autorità sanitarie corrispondenti. Formando gli sbarchi furtivi una eccezione alla regola generale degli approdi, vi si devono per la garentia della salute pubblica applicar le disposizioni indicate ne' seguenti articoli, indipendentemente dalle pene dovute a' loro autori.

130. Appena giunge a notizia de' deputati di salute di essersi tentato uno sbarco furtivo in qualche punto della marina di loro giurisdizione essi devono immediatamente avvisarne gli agenti della dogana, ed accorrere uniti a farne la sorpresa.

131. Quando le persone che han tentato, eseguito o dato mano allo sbarco furtivo sien tuttora sulla marina, i deputati devono in nome della legge dichiararle tutte in *contumacia*, e prender da esse un rigoroso *costituto* individuale per conoscere le condizioni dell'approdo del legno, donde fu eseguito lo sbarco. Assicurata col *costituto* per quanto è possibile, la verità de' fatti, i deputati devono far imbarcare i contumacisti co' loro generi, e sulla medesima barca, donde son discesi, qualora questa si trovi tuttavia sul lido, o su di una barca appositamente noleggiata, ed inviarli sotto la scorta di un'altra barca armata presso quell' officio sanitario, sia di propria, sia d'altrui competenza, ove a' termini del disposto negli art. 164 e 165 avrebbe solamente potuto essere ricevuta la suddetta imbarcazione, nel caso che vi fosse regolarmente approdata. Le persone che da terra si sieno immischiate ed abbiano avuto contatto cogl'individui o cogli oggetti sbarcati furtivamente, debbono restar con essi in contumacia, e correre il medesimo destino.

132. Ancorchè i deputati, dopo aver dichiarata la *contumacia* degl' individui sorpresi, si accorgono per mezzo del *costituto*, o di altri individui che lo sbarco furtivo fu eseguito da un legno non soggetto ad alcuna riserva sanitaria, pure debbono ritenere gli individui suddetti in *contumacia*, unitamente a' generi loro appartenenti, ed attendere la decisione di ciò che convenga farsi sul loro conto.

133. Doveri de' deputati di salute quando trovino i soli generi senza le persone.

134 e 135. Misure da prendersi da' deputati: verbale che debbono redigere.

136. Gli autori di uno sbarco furtivo e i loro complici, devono sempre dopo lo sconto delle riserve sanitarie, rimanere custoditi nel luogo medesimo ove sono stati situati, o in qualunque altro luogo che si creda più conveniente, per il giudizio da aprirsi contro di essi come infrattori delle leggi e delle discipline di salute pubblica.

137. È proibito agli agenti della Dogana, alla gendarmeria, ed a qualunque altra autorità, non meno che a de' semplici particolari, di mettersi a contatto con generi o persone furtivamente sbarcate, anche sotto la veduta di assicurar la flagranza del delitto.

138. Ne' casi di sbarco furtivo tutt' i diritti e spese sanitarie, a norma delle tariffe, devono esser prelevate dal valore de' generi sorpresi, allorchè questi sono per conseguarsi a chi di dritto.

Titolo V.

Dei naufragi e del loro trattamento sanitario.

139. Accadendo il naufragio di qualche legno, il primo incarico de' deputati di salute è quello di accorrere sul luogo; onde custodire colle dovute riserve il legno naufragato, ed evitare che alcuno vi si ponga a contatto.

140. Se il legno ha tuttavia degl'individui a bordo, i deputati devono farsi consegnare colle solite cautele la *patente*, ed altre carte di navigazione, ad oggetto di assicurarsi delle condizioni del suo approdo. Quando le carte suddette sieno tutte perdute nel naufragio, vi si dee supplire con un rigoroso separato *costituto* da prendersi da tutti gl'individui dell'equipaggio che si son salvati.

141. Se dalle carte, dal *costituto* o da altri sicuri indizi si rilevi che il legno naufragato proviene da luogo *libero*, senza alcuna equivoca circostanza di navigazione, i deputati devono ammetterlo immediatamente a pratica nel modo indicato nel capitolo 4. del titolo 3., onde i naufraghi possano trovare da loro medesimi il modo di salvare gli avanzi del naufragio.

142. Se si riconosce che il legno naufragato proviene da luogo *sospeso* o *sospetto*, o che merita una *contumacia* di rigore per delle circostanze di navigazione, esso deve esser sottoposto alle riserve prescritte ne' capitoli 2. e 3. del titolo 3. In questo caso devono farsi immischiare nella *contumacia* una o più guardie sanitarie, che aiutino a trarre fuori del legno i generi che possono non esser i perduti, ed a raccoglierli tutti in un sito, onde mettersi in pratica colle cautele conosciute, se sono insuscettibili, o sottoporsi ad *espurgo* se sono suscettibili.

143. Se si riconosce che il legno naufragato proviene da luogo *infetto*, o è esso medesimo attualmente infetto, conviene pria d'ogni altro assicurarsi per mezzo de' periti, se trabalzando su di un'altra barca appositamente noleggiata, i generi di cui può esser carico, ad oggetto di alleggerirlo, possa farsi riattare senza rischio ed in breve tempo dal suo medesimo equipaggio. Nel caso affermativo, si devono esaurir tutt'i mezzi per renderlo un'altra volta atto alla navigazione onde rimbarcato l'equipaggio, ed i generi, se ne abbia, e provveduto di viveri, possa inviarsi sotto sicura scorta in un estero lazzaretto a peste. Nel negativo, debbono inviarsi scortati in un estero lazzaretto a peste i generi, e l'equipaggio, trabalzati come sopra dal medesimo equipaggio su di' barca; ed il legno arrenato dee espurgarsi per immersione nell'acqua del mare, o pure bruciarsi, quando l'operazione dell'*espurgo* riuscisse impossibile o pericolosa.

144. Ne' casi preveduti da' due articoli antecedenti, oltre alla rigorosa custodia del si-

to ove è avvenuto il naufragio, deve anche farsi vigilare da un cordone sanitario tutta la circostante marina, affinchè venendo cacciati fuori dal mare degli oggetti appartenenti al legno naufragato, niuno vi si ponga a contatto, e vadano essi soggetti al trattamento sanitario medesimo, che si è imposto al legno.

145. I deputati di salute debbono prestar tutt' i soccorsi che l'umanità reclama in favore di una imbarcazione naufragata, che non possa mettersi immediatamente a *pratica*.

146. Se il naufragio è avvenuto in un sito molto distante dal lazzaretto, dee trovarsi il modo più facile da ricovrare i naufraghi, facendosi in mancanza di altra abitazione, costruir ivi delle baracche di legname, qualora essi devono andar sottoposti a contumacia *locale*, o delle semplici tende di tela, qualora debbono sottoporsi a contumacia di *navigazione*. In ogni modo però il sito dove i naufraghi si raccolgono, dee considerarsi come un lazzaretto provvisorio, ed esser nello stesso modo trattato e custodito.

147. Le disposizioni indicate di sopra pel casi di naufragio sono tutte strettamente applicabili a' legni che avessero la disgrazia di dare a secco.

148. Ne' giorni di burrasca ogni deputazione di salute deve star vigilante, ed informarsi se in qualche punto della marina di sua giurisdizione sia avvenuta qualche disgrazia di naufragio o di arrenamento, ad oggetto di accorrervi ed esercitarvi il proprio incarico.

Titolo VI. — 149 a 153. Misure da adattarsi per le cose gittate a lido dalle onde.

Titolo VII.

Disposizioni particolari per il buon ordine del servizio presso le deputazioni di salute.

154. Alle regole generali di servizio sanitario marittimo espresse ne' titoli precedenti devono aggiungersi le seguenti regole particolari, le quali determinando più specificatamente i doveri ed i modi di condotta di ciascun impiegato addetto alle deputazioni, riuniscono sotto alcuni punti di veduta principale di tutti gli ordini di questo interessante ramo di servizio pubblico, e ne rendono nei vari casi più facile e più sicuro l' adempimento.

Capitolo I.

Dei deputati di salute.

155. I deputati di salute devono attendere al loro impiego con massima energia ed assiduità.

156. All'entrar di un bastimento in un dato porto, il primo incarico de' deputati di salute è quello di recarsi immediatamente ad incontrarlo, e non potendo ciò eseguirsi, di far venire il capitano o padrone alla spiaggia prossima all'officio sanitario, ad oggetto di conoscersi le condizioni particolari del suo approdo. I deputati di 1. classe si faranno in ciò assister sempre dal cancelliere.

157. I deputati debbono avanzar delle prime domande generali al capitano o padrone del legno, senza fargli metter piede a terra, onde scorgere se le condizioni del suo approdo non sien tali da farlo andar soggetto a *rifiuto*; nel qual caso, senza permettersi la menoma operazione, debbono attenersi al prescritto negli articoli 45, 46 e 47 del presente regolamento.

158. Allorchè dalle prime domande generali i deputati si sono accorti di non esservi caso a rifiuto, debbono farsi consegnar la *patente* colle cautele sanitarie, a fin di osservare le dichiarazioni che vi sono espresse, e l'autenticità e regolarità di cui è rivestita. Indi debbono prendere il *costituto*, ed adempire alle visite ne' modi e ne' casi richiesti dal presente regolamento.

159. Quando dal complesso degli atti indicati nell'articolo precedente, i deputati si assicurano che il legno approdato non va soggetto ad alcuna riserva sanitaria debbono accordargli immediatamente la pratica, ai termini del disposto nell'art. 102. I deputati devono star vigilanti nell'applicar questa disposizione alle navi di alto bordo, o di vela

quadra, le quali facendo un'altra navigazione, possono più facilmente aver avuto degli incontri con legni del levante ed esservisi posto a contatto. E le deputazioni stabilite nel golfo di Napoli e nel distretto di Palermo devono sempre per la loro vicinanza al luogo ove risiedono i sopraintendenti generali sospender la pratica alle suddette navi, e provocar gli analoghi provvedimenti.

160. Quando per qualcune delle circostanze indicate nell' art. 50 i deputati veggano che il legno approdato va soggetto a delle riserve, debbono dichiararlo in *contumacia*, ed assegnarvi una o più guardie di custodia che ne vigilano le operazioni e i movimenti.

161. Sino a che i deputati non abbiano compiutamente esaurite le prime operazioni sanitarie indicate nei cinque precedenti articoli, è vietato a qualunque individuo, che sia rivestito di pubblico impiego, e specialmente agli agenti consolari delle nazioni estere, ai raccomandatari dei legni, negozianti, sensali ed interpetri di recarsi a parlar coi capitani o padroni, o altri individui appartenenti ai legni medesimi, qualunque possa esserne l'oggetto.

162. Il divieto espresso nel precedente articolo è reciproco anche pei capitani o padroni di bastimenti. Essi non devono permettersi di parlar con alcuno, nè di far la menoma operazione, senza la precedente ricognizione de' deputati di salute, ai quali devono presentarsi esclusivamente al loro appressarsi in un porto. Sopra tutto è loro strettamente proibito di aver comunicazione con dette barche da pesca, che possono incontrar nella rada, covrendosi sotto il facile pretesto di comprar del pesce.

163. I bastimenti che non van soggetti ad alcuna specie di riserva, o che van soggetti ad una semplice contumacia di *navigazione*, possono esser ricevuti in tutte le deputazioni di salute, qualunque sia la classe alla quale esse appartengano; salve sempre le limitazioni, che su quest'oggetto possono prescriversi per de' riguardi finanzieri.

164. I bastimenti che van soggetti a contumacia *locale*, e portano generi suscettibili, non possono essere altrove ricevuti che nelle deputazioni di prima e di seconda classe. In questo caso, allorchè i deputati dichiarano la contumacia del legno, a'termini di ciò che è prescritto nell' art. 160 di questo titolo, possono contemporaneamente permettere la discarica de' suscettibili in lazzaretto per farvi cominciar l'*espurgo*. Ma tanto la discarica, quanto lo sballamento dei generi, allorchè ha luogo, dee farsi per ordine dei deputati, e colla loro personale assistenza. I supremi magistrati di salute corrispondenti possono permettere ove, le circostanze lo esigano, che i bastimenti soggetti a contumacia *locale*, i quali approdano vôti con soli generi insuscettibili, sieno ricevuti anche presso qualche deputazione, che non sia di prima e di seconda classe.

165 a 168. Doveri de' deputati di salute: rapporti che debbon fare a' supremi magistrati ed a' sopraintendenti generali.

169. Allorchè all' approdo di un legno il capitano o padrone dichiara di essere stato spinto in quel porto dalla forza de' venti e per conseguenza dovendo dirigersi altrove ricusi di consegnar la *patente*, i deputati non debbono obbligarvelo, purchè egli non pretenda di eseguir ivi alcuna specie di operazione, nè si trattenga fuori bisogno coll' animo di sostenere qualche corrispondenza clandestina. Lo faranno solamente custodire a vista dalle guardie sanitarie sino al momento della partenza.

170. Allorchè all'approdo di un legno soggetto a contumacia locale il capitano o padrone dichiari di esser diretto altrove, ma di voler fare un'*imbarco* di generi sotto contumacia, le sole deputazioni di prima, seconda, e terza classe possono aderirvi. Quando poi il suddetto capitano o padrone dichiari voler fare uno *sbarco* di generi sotto contumacia, conviene osservare se i generi sono *suscettibili* o pure *insuscettibili*. Nel primo caso non potranno permettere lo sbarco, che le sole deputazioni di prima e di seconda classe; le quali abbiano lazzaretto. Nel secondo caso potranno permetterlo anche la deputazione di terza classe. Salva sempre la limitazione espressa nell' art. 48 in ordine allo sbarco degl'insuscettibili che si permette darsi dai legni di rifiuto.

171. Le deputazioni di quarta classe pos-

sono permettere l' imbarco de' generi sotto contumacia pe' legni soggetti a contumacia di semplice *navigazione* ma non possono permettere lo *sbarco* senza un' autorizzazione superiore.

172. Le deputazioni che secondo il disposto nei due precedenti articoli permettono un imbarco o sbarco di generi sotto contumacia, debbono aver cura di darne posteriormente conto nei loro rapporti periodici ai rispettivi sopraintendenti generali.

173. Allorchè le operazioni indicate negli art. 170 e 171 saranno compiute, e si vorrà mettere il legno alla vela, i deputati devono restituire al capitano o padrone la medesima *patente* che ne aveano ricevuta. Essi però debbono prima apporre in dorso alla *patente* suddetta una dichiarazione con la quale si manifesti il genere di operazioni eseguite su quel bastimento in contumacia, la circostanza di non aver preso pratica in quel porto, e la data del giorno sì del suo approdo che della sua partenza. Questa dichiarazione prende allora il nome di *ritoccata*.

174. La ritoccata, oltre al dover essere sottoscritta dai deputati che la fanno, deve per esser pienamente autentica, munirsi del real suggello colla leggenda *Deputazione di salute del porto di* . . . . . o del comune di . . . . . .

175. Allorchè un bastimento prende pratica in un porto ed indi è per tornare a partire, non dee più restituirsi al capitano della stessa *patente* da lui consegnata ai deputati di salute nell'atto dell'approdo; ma deve esser da questi provveduto indispensabilmente di *patente* nuove.

176. Allorchè un bastimento è per partire da un porto sia in pratica, sia in contumacia, i deputati di salute non devono rilasciare la *patente* nei casi preveduti dei tre precedenti articoli, se non dopo che il capitano sia stato munito dei soliti biglietti di spedizione dagli agenti della dogana, del porto, e dell'ascrizione marittima; e pe' legni esteri, anche dagli agenti consolari delle nazioni estere, per l'adempimento degl' incarichi rispettivamente affidati a questi diversi funzionari.

177 a 180. Rapporto giornaliero che debbon fare le diverse deputazioni: corrispondenza col supremo magistrato ec.

Tit. VII.—Cap. 2. — Art. 181 e 182. Dei medici addetti alle deputazioni di salute.

Cap. 3.—Art. 183 a 188. Degli offici sanitari e dei lazzaretti.

Cap. 4.—Art. 189 a 191. Della cancelleria.

Cap. 5. —Art. 192 a 210. Della polizia interna dei lazzaretti.

Cap. 6. — Art. 211 a 215. Delle guardie sanitarie.

TITOLO VIII.

Delle tariffe sanitarie.

216. Tutte le spese di spedizioni; contumacie, espurghi, assistenze, custodia, e simili, vanno a carico dei medesimi capitani o padroni di bastimenti o altri interessati, secondo le *tariffe* stabilite col real decreto del 1° gennaio 1820 in seguito trascritte.

217. Ciascuna deputazione è obbligata di tener affissa alla porta dell' ufficio sanitario una copia in istampa delle *tariffe*, per norma ed intelligenza di tutti coloro i quali possono avervi interesse.

218. Allorchè la contumacia e gli espurghi son compiuti, i deputati devono rilasciare agl'interessati una nota delle spese sanitarie da essi sottoscritte, rimanendo i medesimi personalmente risponsabili, che non si facciano delle concussioni e che nulla si esiga al di là del disposto nelle *tariffe*, sotto qualunque considerazione o pretesto.

Tit. *ultimo*—Art. 219 a 233. Dei cordoni sanitari marittimi.

§. II.

STATUTO PENALE.

Per le infrazioni delle leggi e regolamenti sanitarii.

TITOLO I.

Infrazioni di leggi e discipline sanitarie.

Art. 1. I colpevoli, sia in qualità di autori

principali, sia in qualità di complici, di aver falsificata una patente sanitaria, aggiungendovi di propria autorità delle dichiarazioni nuove, e cancellandovi, o alterandovi quelle che gli agenti sanitari vi avevano inserito, soggiaceranno alla pena di morte, se la falsità cade su di una patente *sporca*; alla pena dell'ergastolo, se cade su di una patente *tocca*; alla pena del primo al secondo grado dei ferri, se cade su di una patente netta o libera (1).

2. Definizione delle diverse specie di patenti — Ved. art. 19 del regolamento pagina 239.

3. Quali sono i luoghi infetti, sospetti, sospesi, e liberi—Ved. art. 5 del regolamento pag. 233.

4. I colpevoli di aver esibita una patente foggiata da essi o da altri in qualunque modo scientemente procurata, soggiaceranno alle medesime pene indicate nell'art. 1 secondo che si verificherà essere la provegnenza da luogo infetto, sospetto, sospeso o libero.

5. I colpevoli di aver nel costituto sanitario asserito il falso, nascondendo, o alterando le circostanze della navigazione eseguita, soggiaceranno alla medesime pene indicate nell'art. 1, secondo che le suddette circostanze nascoste, o alterate importerebbero il trattamento di provegnenza da luogo infetto, sospetto, o sospeso.

6. I colpevoli di avere nella visita delle guardie sanitarie nascosto sul bastimento persone, o animali, o altri oggetti suscettibili di contagio, non rivelati nel costituto, nè giustificati da carte sanitarie, soggiaceranno alle medesime pene indicate nell'art. 1 secondo che si verificherà essere stati tali oggetti presi in un luogo infetto, sospetto, o sospeso, ovvero in mare dal bordo di un altro bastimento provegnente da luogo infetto, sospetto, o sospeso.

(1) La pena dell'ergastolo consiste nella reclusione del condannato per tutta la vita nel forte di un' isola. Art. 7 leg. pen.

Il primo grado de' ferri comincia dagli anni 7 e termina a' 12.

Il secondo comincia da' 13 e termina a' 18. Art. 9 leg. pen.

7. I nostri sudditi che approdando nel nostro regno ricuseranno di esibir la patente, di dare il costituto, o di prestarsi alle visite, a norma de' regolamenti sanitari, andranno soggetti alla legge del rifiuto per una misura di precauzione. Indi soggiaceranno, al di loro ritorno nel regno, alla pena del primo grado di prigionia (1).

8. I colpevoli di aver dolosamente rotto una contumacia soggiaceranno alla pena del secondo grado de' ferri, se trattasi di contumacia imposta ad un' imbarcazione per ragion della sua provegnenza da luogo sospetto. Soggiaceranno alla pena del primo grado dei ferri, se trattasi di contumacia imposta ad un' imbarcazione, sia per ragion della sua provegnenza da luogo sospeso, sia per ragion della navigazione dalla medesima eseguita a traverso dei mari soggetti a riserve. Soggiaceranno alle medesime pene i colpevoli di avere rotte le altre specie di contumacie, le quali possono assomigliarsi pe' loro effetti alle già indicate, benchè si trovino imposte ad una imbarcazione per delle ragioni eventuali, e straordinarie.

9. S'intende rotta una contumacia:

1. quando alcuno degl'individui ai quali è stata già imposta la contumacia vada a mettersi a contatto con delle persone in pratica, ò dia loro clandestinamente qualche oggetto suscettibile di contagio:

2. quando un individuo in pratica vada furtivamente ad immischiarsi con delle persone che trovansi, o che debbono considerarsi in contumacia, ed indi torni a comunicar liberamente colla gente in pratica.

10. S' intende anche rotta una contumacia, quando un individuo appartenente ad una imbarcazione che non ancora si è presentata alle autorità sanitarie corrispondenti, si permetta di scender furtivamente a terra, e mettersi a contatto con persone in pratica. In questo caso il colpevole sarà soggetto alla pena di morte, dell'ergastolo, o del primo al secondo grado de' ferri, secondo che l' imbarcazione donde egli è furtivamente disceso proviene, o si considera provenire da luo-

(1) Il primo grado di prigionia comincia da un mese e termina a' 6 mesi art. 26 leg. pen.

go infelto, sospetto, o sospeso. Se è disceso da un bastimento provegnente da luogo libero, la pena sarà del primo al secondo grado di prigionia (1).

11. Il contrabbando è anche un'infrazione delle leggi di salute pubblica, subito che gli oggetti del contrabbando sono stati presi da bordo di un bastimento, che gli agenti sanitari corrispondenti non aveano precedentemente dichiarato in pratica. Quindi gli autori del contrabbando ed i loro complici soggiaceranno alla pena di morte, dell'ergastolo, o del primo al secondo grado di ferri, secondo che il bastimento, da cui gli oggetti del contrabbando furono sbarcati, proviene, o si considera provenire da luogo infetto, sospetto, o sospeso. Se gli oggetti del contrabbando furono sbarcati da un bastimento che proviene, o si considera provenire da luogo libero; la pena sarà del primo al secondo grado di prigionia, comparata in esso la pena del contrabbando comune. Si riguardano anche come provegnenti da luogo sospetto gli oggetti di un contrabbando sbarcati da un bastimento, di cui s'ignorino le condizioni, e l'origine; salvo il caso in cui gli oggetti del contrabbando non insuscettibili di contagio, o che essendo suscettibili saranno riconosciuti dai periti come originarl da luoghi liberi o semplicemente sospesi, nel qual caso avranno luogo solo le pene comminate ai contrabbandi comuni.

12. Chi ruba o tolga oggetti suscettibili di contagio depositati in lazzaretto per ragioni sanitarie, e non ancora dichiarati in pratica, sarà punito col quarto grado di ferri, se gli oggetti medesimi furono sbarcati da un bastimento provegnente, da luogo sospetto. Sarà punito col terzo grado di ferri, se gli oggetti furono sbarcati da un bastimento provegnente da luogo sospeso; salvo in ambedue i casi le pene maggiori contenute nelle leggi penali per li furti qualificati. Chi ruba o tolga oggetti suscettibili di contagio, depositati nel lazzaretto, sporrà per misure sanitarie, e non ancora dichiarati in pratica, sarà punito colla morte (1).

13. Tutte le altre contravvenzioni che turbano l'ordine delle discipline sanitarie stabilito nei regolamenti per le contumacie, per gli espurghi, per le pratiche ed altre simili operazioni, saranno secondo la gravezza dei casi punite con la delenzione, o col primo grado di prigionia (2).

14. I naufragi dolosamente procurati sono anche una infrazione delle leggi di salute pubblica, subito che I legni che si fanno ad arte naufragare, debbono andar soggetti a riserve sanitarie. Quindi gli autori di naufragio procurato, ed i loro complici soggiaceranno alla pena di morte, dell'ergastolo, o del primo al secondo grado de'ferri, secondo che il legno naufragato proviene direttamente, o per circostanze straordinarie si considera provenire da luogo infetto, sospetto, o sospeso (3).

15. Ne' casi di naufragio casuale o procurato, coloro i quali anzichè avvisarne le corrispondenti autorità sanitarie, si mettono a contatto con individui o generi appartenenti al legno naufragato, soggiaceranno alla pena del primo al secondo grado di prigionia. Coloro che dopo essersi messi a contatto coll'imbarcazione naufragata, tornano a comunicare colla gente in pratica, portando seco loro degli oggetti suscettibili di contagio, tolti dal naufragio, soggiaceranno alla pena di morte, dell'ergastolo, o del primo al secondo grado de' ferri, secondochè il legno

(1) Il secondo grado di prigionia comincia da 7 mesi e termina a 2 anni. Art. 26 leg. pen.

(1) Il terzo grado de'ferri comincia dagli anni 19 e termina a 24. Il quarto comincia dai 25 a termina a 30. Art. 9 leg. pen.

(2) La detenzione comincia da 1 giorno e termina a 29. Art. 37 leg. pen.

(3) Secondo la legge comune la sommersione di un bastimento dà luogo a diverse pene;

1. Se sia perita alcuna persona, la cui morte potea prevedersi, la pena sarà di morte.

2. La pena sarà del terzo grado de'ferri, se vi sia stata per alcuna persona il pericolo di perdere la vita.

3. In mancanza di tal pericolo, o della morte di alcuno, la pena sarà del 1. al 2. grado de' ferri; ma se in questo caso il danno non eccede i ducati 100, la pena sarà quella della reclusione. Art. 422 ll. pen.

naufragato proviene o si considera provenire da luogo infetto, sospetto, o sospeso.

16. Coloro che si mettono a contatto, o trasportano seco degli oggetti suscettibili di contagio, gittati a lido dalle onde, soggiaceranno alla pena dell'ergastolo, del primo al secondo grado de' ferri, o della reclusione, secondo che si verificherà essere tali oggetti venuti a lido da un legno, che proviene, o si considera provenire da luogo infetto, sospetto, o sospeso (1).

17. La violazione de' cordoni sanitari eseguita con resistenza alla forza pubblica nei tempi in cui questi sistemi generali di custodia si trovano stabiliti su tutti, o su di una parte de' littorali del regno, sarà punito colla morte. La violazione eseguita con inganno, e senza resistenza alla forza pubblica sarà punita colla morte, e se le persone che han commessa la violazione provengono, o si considerano provenire da luogo infetto, sarà punita coll'ergastolo; se tali persone provengono, o si considerano provenire da luogo sospetto, sarà punita col primo al secondo grado de' ferri, se provengono, o si considerano provenire da luogo sospeso, o libero.

18. S'intende violato il cordone, quando in uno de' modi indicati nell' articolo precedente si facciano sbarcare degl' individui, o ne' generi in un punto della linea del cordone diverso da quello ove è stabilito l'uffizio sanitario, e senza che le autorità sanitarie corrispondenti gli abbiano precedentemente dichiarati in pratica.

19. La diserzione delle guardie destinate alla custodia de' cordoni sanitari, ammessa mentre si era in sentinella, sarà punita con la morte. Le altre specie di diserzioni saran punite col primo grado di ferri. Tutte le altre mancanze delle guardie del cordone nell'adempimento de' doveri che sono loro prescritti ne' regolamenti generali saran punite col primo al secondo grado di prigionia.

20. Le guardie sanitarie, che essendo assegnate alla custodia delle contumacie, abbandonano il loro posto sotto qualunque pretesto, saran punite col primo grado de' ferri.

21. Soggiaceranno alla pena della reclusione, e di un' ammenda di 6 a 200 ducati tutti gli agenti sanitari, qualunque sia il loro grado o la condizione, che facciano delle concessioni, esigendo de' dritti non autorizzati dalle tariffe, o alterandoli.

22. La stessa pena indicata nell' articolo precedente sarà data agli agenti sanitari, che ricevono doni o promesse per adempiere agli atti del loro uffizio, o s'ingeriscano in affari, o commerci, che i regolamenti generali dichiarano incompatibili con la loro qualità.

23. I deputati di salute, che non vegliano sulla condotta de' loro subalterni, e non danno immediatamente parte alle autorità superiori delle concussioni, che i subalterni medesimi si permettono di fare, o della loro corruzione, ed irregolarità, ne saran puniti come complici.

24. Quei deputati di salute, che contro le disposizioni de' regolamenti ammettessero a pratica, o spedissero fede libera a bastimenti che provvengono, o si considerano provenire da luogo infetto, saran puniti colla morte. Saran puniti coll'ergastolo se contro le disposizioni de' regolamenti ammettessero a pratica, o spedissero fede libera a' bastimenti che provengono, o si considerano provenire da luogo sospetto senza prima sottoporli alle contumacie negli stessi regolamenti stabilite, o che non facessero interamente consumare tali contumacie; e saran puniti col primo al secondo grado de' ferri se i bastimenti provengono o si considerano provenire da luogo sospeso.

25. I padroni di bastimenti, o quelle persone che in di loro vece avessero procurata la facilitazione indicata nell' articolo precedente a favore de' bastimenti provegnenti, o considerati come provegnenti da luogo infetto; saranno egualmente puniti colla morte. Saranno puniti coll'ergastolo, se i bastimenti, a favore de' quali si è procurata la facilitazione provengono, o si considerano provenire da luogo sospetto; e saran puniti col primo al secondo grado de' ferri, se i bastimenti provengono, o si considerano provenire da luogo sospetto.

26. Tutte le altre mancanze degli agenti

(1) La *reclusione* consiste nel rinchiudere il condannato in una casa di forza. Comincia da anni 6 e termina a' 10: Art. 11 ll. pp.

sanitari nell'adempimento de' loro gelosi incarichi, saran puniti colla sospensione, o anche colla destituzione dal loro impiego;salvo il caso in cui si sieno essi renduti complici di qualche infrazione di leggi o discipline sanitarie, dovendo allora andar soggetti alla pena medesima degli autori principali della infrazione.

27. Ogni resistenza commessa a mano armata contro gli agenti sanitari per oggetti relativi al servizio, sarà punita in tempo di cordone coll'ergastolo, ne' tempi ordinari sarà punito secondo le disposizioni delle leggi penali contenute nel lib. 2, tit. 4, cap. 2. La resistenza commessa senz'armi contro gli agenti sanitari per lo stesso oggetto sarà punita in tempo di cordone col primo grado di ferri, ed in tempi ordinari secondo le disposizioni delle leggi penali lib. 2, tit. 4, capo 2.

28. I colpevoli di aver renduto co' gesti o con parole qualche oltraggio alle autorità sanitarie nell' esercizio delle loro funzioni, saran puniti secondo le stesse leggi penali, lib. 2, tit. 4, cap. 2.

TITOLO II.

Disposizioni generali.

29. Nelle infrazioni di leggi e discipline sanitarie il reato *mancato* secondo la definizione contenuta nell'art. 69 delle leggi penali, sarà punito con un grado meno della pena stabilita nel presente Statuto per l'infrazione consumata. Il reato tentato secondo la definizione fattane nell'art. 70 delle stesse leggi penali sarà punito con uno o due gradi meno della pena stabilita nel presente Statuto per la infrazione consumata.

30. La recidiva nelle infrazioni di leggi e discipline sanitarie sarà punita con un grado di più della pena, che avrebbe meritata la seconda infrazione, qualora fosse stata la prima. Questo aumento però non potrà mai portare alla pena di morte.

31. Per lo passaggio da una pena ad un'altra ne' casi preveduti negli articoli precedenti servirà di norma la gradazione stabilita nell'art. 55 delle leggi penali.

32. Coloro che avendo notizia di una infrazione di leggi sanitarie, sia consumata, sia tentata, non la rivelino subito alle autorità competenti, soggiaceranno alle pene stabilite nelle leggi penali, lib. 2, cap. 3.

§. III.

Tariffe diverse.

1.

Tariffa sanitaria approvata con Decreto del 1. gennaio 1820.

N. 1.

Dritti da esigersi nelle Deputazioni di Napoli e di Palermo.

Art. 1. Per ogni patente nuova che si rilascia per un legno estero di vela quadra.

Se il legno è della portata che superi le duecento tonnellate. 2. 40

Se il legno è della portata che non superi e duecento tonnellate. 1. 20

Art. 2. Per ogni patente nuova che si lascia ad un legno nazionale e di vela quadra.

Se il legno è della portata che superi le duecento tonnellate. 1. 20

Se il legno è della portata che non superi le duecento tonnellate. 0 60

Art. 3. Per ogni patente nuova che si rilascia ad un legno di vela latina.

Se il legno è di bandiera estera. 0 60

Se il legno è di bandiera nazionale(1) 0 30

Art. 4. Per ogni ritoccata che a' termini de'regolamenti generali di servizio sanitario marittimo, viene apposta alla patente di un legno qualunque. 0 20

Art. 5. Per ogni passaggiere che a'termini dell' enunciato regolamento domanda di esser segnato nella patente di un legno che si dirige per l'estero, o che domanda di esser

(1) Con Decreto del 4 agosto 1825 fu disposto che le deputazioni sanitarie esigeranno per le patenti che rilasceranno alle navi *quadro-latine* il diritto prescritto dalle tariffe in vigore, in metà come quadre, ed in metà come latine.

cancellato dalla patente di un legno che procede dall'estero. 0 20

Art. 6. Per dritto di visita da esigersi da ciascun legno soggetto a contumacia, tanto nell'atto dell'approdo, quanto nell'atto della pratica.

Ne' porti di Napoli e di Palermo presso gli uffici sanitari per ciascun deputato. 1. 00

Ne' lazzaretti di Nisita, di Posilipo, e di Palermo per ciascun deputato. 2. 00

Questo dritto sarà accresciuto di una metà, ove trattisi di legni di bandiera estera, la cui portata superi le duecento tonnellate.

Art. 7. I legni non soggetti ad alcuna contumacia, sono esenti dal pagamento del dritto di visita, di cui si parla nell' articolo precedente. Allorchè però vi è bisogno di ricognizione di generi, a' termini dell'art. 37 del regolamento generale, dovrà esigersi per dritto di accesso anche da'legni non soggetti a contumacia.

Ne' porti di Napoli e di Palermo presso gli uffici sanitari per ciascun deputato. 1.00

Ne' lazzaretti di Nisita, di Posilipo, e di Palermo come sopra. 2. 00

Art. 8. Per dritto di assistenza da esigersi in ciascun'operazione di tre ore continue, sia di sbarco o imbarco, di generi sotto contumacia, sia di discarico di generi in lazzaretto, sia di consegna di generi ne' casi di sballamenti, sia di riconsegna agl'interessati.

Ne' porti di Napoli, e di Palermo per ciascun deputato. 1.00

Ne' lazzaretti di Nisita, Posilipo, e di Palermo per ciascun deputato. 2. 00

Art. 9. Ne' casi preveduti da' tre articoli precedenti dovrà anche esigersi per dritto di cancelleria.

Ne' porti di Napoli, e di Palermo. 1. 00

Ne' lazzaretti di Nisita, di Posilipo, e di Palermo. 2. 00

Art. 10. Per indennità di vettura da esigersi in Napoli allorchè i deputati vanno ad esercitare ne' lazzaretti qualcuno delle operazioni indicate nell'art. precedente. 1. 50

Per indennità di vettura da esigersi in Palermo, allorchè per lo medesimo oggetto i deputati debbono recarsi al molo o al lazzaretto. 1. 00

Art. 11. Per dritto di visita da esigersi da' medici tanto nell' atto dell' approdo dei legni soggetti a contumacia, quanto nell'atto della pratica.

Ne' porti di Napoli e di Palermo. 1. 00

Ne' lazzaretti di Nisita, di Posilipo e di Palermo. 2. 00

Art. 12. Per dritto di assistenza da esigersi ratizzatamente in ciascun giorno dal capitano del lazzaretto.

Allorchè in lazzaretto vi sono fino a tre contumacie o espurghi. 0. 60

Allorchè il numero delle contumacie e degli espurghi è più di tre. 1. 00

Art. 13. Per dritto di verifica da esigersi dal riconoscitore de' generi, allorchè la sua opera è richiesta a' termini del regolamento generale. 0. 50

Art. 14. Per ogni attestato, certificato o altro documento, di cui si faccia richiesta, dovrà esigersi dal cancelliere della deputazione. 0. 60

Art. 15. Per mercede giornaliera di ciascuna guardia sanitaria, allorchè è impiegata alla custodia delle contumacie, al servizio degli espurghi. 0. 50

2.

Dritti da esigersi in tutte le deputazioni di salute del Regno,

Art. 1. Per diritto di visita da esigersi da ciascun legno soggetto a contumacia, tanto nell'atto dell'approdo, quanto nell' atto della pratica. 2. 00

Di questo dritto una metà va a beneficio de' deputati, e l'altra metà a beneficio de medici.

Art. 2. I legni che non vanno soggetti ad alcuna contumacia sono esenti dal pagare il diritto di visita di cui si parla nell' articolo precedente.

Allorchè però vi è bisogno di ricognizione di generi, a' termini dell'art. 37 del regolamento generale di servizio sanitario marittimo, si esigerà per diritto di accesso a beneficio di tutt'i deputati, anche da'legni soggetti a contumacia. 1.00

Art. 3. Per dritto di assistenza in ciascuna operazione di tre ore continue, sia d'imbarco, o di sbarco di generi sotto contumacia, sia di discarica di generi in lazzaretto, sia di consegna di generi ne' casi di sballamento, sia di riconsegna di generi agl'interessati. 1.00

Art. 4. Per indennità di vettura da esigersi nelle sole deputazioni di prima classe di Messina e di Siracusa, allorchè i deputati vanno ad esercitare ne' lazzaretti qualcuna delle operazioni indicate nell'articolo precedente. 0.60

Questo dritto andrà a beneficio de'soli deputati.

Art. 5. Per ogni ritoccata, che a' termini dell' enunciato regolamento generale viene apposta alla patente di un legno qualunque, da esigersi a beneficio de'soli deputati. 0.10

Art. 6. Il cancelliere presso le deputazioni di prima classe di Messina, e di Siracusa, e presso le deputazioni di seconda, e terza classe, esigerà per una volta sola, a suo beneficio,

Da ciascun legno di vela quadra soggetto a contumacia. 1.00

Da ciascun legno di vela latina soggetto a contumacia 0.50

Art. 7. Per dritto di assistenza al capitano del lazzaretto, allorchè in lazzaretto vi sono delle contumacie, o degli espurghi, da esigersi in ciascun giorno senz'alcun aumento, e qualunque sia il numero delle contumacie. 0.30

Art. 8. Per mercede giornaliera a ciascuna guardia sanitaria impiegata alla custodia delle contumacie, o al servizio degli espurghi. 0.25

Art. 9 Per dritto di cancelleria da esigersi per una sola volta da ciascun legno soggetto a contumacia. 2.00

Art. 10. Per ogni patente nuova che si rilascia ad un legno estero di vela quadra.

Se il legno è della portata che superi le 200 tonnellate. 2.40

Se il legno è della portata che non superi le 200 tonnellate. 1 20

Art. 11. Per ogni patente nuova che si rilascia ad un legno nazionale di vela quadra.

Se il legno è della portata che superi le 200 tonnellate. 1.20

Se il legno è della portata che non superi le 200 tonnellate 0.60

Art. 12. Per ogni patente nuova, che si rilascia ad un legno di vela latina.

Se il legno è di bandiera estera. 0.60

Se il legno è di bandiera nazionale. 0.30

3.

Con decreto del 13 maggio 1822 furono aggiunti alcuni articoli addizionali alle tariffe pe' bastimenti non soggetti a contumacia.

Dritti sanitari da esigersi nelle deputazioni di Palermo.

Art. 1. Per dritto da esigersi per ciascun legno di vela quadra.

Se il legno è della portata che superi le 200 tonnellate . . . . tarì (1) 10

cioè

Al custode 8

Al cancelliere da dividerli collo spedizioniere delle patenti 1

Per depositarsi nella cassa . . 1

Sono tarì 10

Se il legno è della portata che non superi le 200 tonnellate . . tarì 8

cioè

Al custode 6

Al cancelliere da dividerli come sopra 1

Per depositarsi nella cassa . . 1

Sono tarì 8

Art. 2. Per dritto da esigersi su ciascun legno di vela latina tarì 1 al custode di sanità.

4.

Dritti sanitarii in tutte le altre deputazioni della Sicilia.

Art. 1. Per dritto da esigersi su ciascun legno di vela quadra.

Se è della portata maggiore di 200 tonnellate . . . . tarì 8

(1) Si noti che ogni tarì siciliano componesi di grana dieci napoletane.

cioè

Al deputato di sanità	1
Al custode	1
Al cancelliere	5
Alla cassa de' dritti sanitari	1
Sono tarì	8

Se il legno è della portata che non superi le 200 tonnellate . . tarì 6

cioè

Al deputato di sanità	1
Al custode	1
Al cancelliere	3
Per depositarsi nella cassa de' dritti sanitari	1
Sono tarì	6

Art. 2. Per dritto da esigersi su ciascun legno di vela latina tarì 1 da corrispondersi al solo custode di sanità.

TARIFFA DE' REGÌ CONSOLATI APPROVATA CON DECRETO DEL 16 LUGLIO 1817.

	Dritti di Cancel. D. G.	Dritti di Consol. D. G.
1. Per gli atti dello Stato civile, cioè matrimonio, nascita, morte, per le donazioni fra vivi, testamenti e codicilli, per la apertura, verificazione e registro di un testamento pe' capitani di bastimenti di 100 tonnellate e al di sopra	1. 20	» »
2. Per la semplice o doppia spedizione di detti atti	0. 60	» »
3. Per la legalizzazione di ogni atto spedito dalla cancelleria	» »	0. 60
4. I capitani di legni al di sotto di 100 tonnell. pagheranno per ogni atto, compresa la spedizione	0 80	» »
5. I medesimi atti pe' marinari, *gratis*	» »	» »
6. Per l'apposizione e rimozione de' suggelli in una casa, magazzino e bastimento per la prima volta, compresa la spedizione	1. 50	» »
7. Per le seguenti volte colla spedizione	1. 00	» »
8. Se interviene il console, per ogni seduta	» »	3 00
9. Per una procura, compresa la spedizione	0 60	» »
10. Pel registro di un atto di una dichiarazione ec. compresa la spedizione	0 60	» »
11. Per protesto di una cambiale	1. 00	» »
12. Per gli atti e vendita di un bastimento, compresa la spedizione	2. 40	3. 00
13. Per passavanti di un bastimento trasferito da un nazionale ad un altro	1. 00	3. 00
14. Per un semplice consolato o deposizione di un capitano	0 40	» »
15. Per la spedizione di detto atto	0 30	» »
16. Per lo costituto di testimoni per ognuno di essi	0 20	» »
17. Se interviene il console, per ogni testimonio	0 10	0 30
18. Per la formazione di un processo verbale di avaria, e regolamento della medesima	2. 00	1 p. 0/0
Nota — Questo dritto dell'1 per 0/0 non deve eccedere la somma di duc. 10, quando anche la somma dell'avaria lo facesse risultar maggiore.		
19. Per la formazione di un ruolo di equipaggio	0 60	» »
20. Per la vendita pubblica di qualche oggetto, in una sola seduta, compresa la spedizione	1. 00	1. 50

	Dritti di Cancel. D.	Dritti di Consol. G.
21. Per gl' inventari e vendite pubbliche, per la seduta di un'ora	0 20	» »
22. Per gli atti per ciascuna di dette sedute	0 10	» »
23. Sul prodotto delle vendite pubbliche di mercanzie, mobili ed immobili	» »	1/4 p.0/0
24. Per gli atti di deposito di duc. 15, ed al disotto	0 10	» »
25. Per la somma al di sopra di duc. 15	0 30	» »
26. Per le ricevute de' depositi di duc. 15 ed al di sotto	0 10	» »
27. Per quelle di duc. 15 al di sopra	0 30	» »
28. Per dritto di deposito volontario	» »	1/2 p.0/0
29. Pe' depositi delle prede e delle successioni	» »	1/4 p.0/0
30. Per l'armamento e spedizione di un corsale, oltre al dritto di tonnellaggio	2. 40	6. 00
31. Per la istruzione di un processo di una preda	3. 00	6, 00
32. Pel regolamento e ripartizione del prodotto di una preda, se è giudicata buona oltre alle gr. 20 per seduta, per la vendita all'incanto	2. 40	» »
33. Dritto sul prodotto della vendita di una preda	» »	1/2 p.0/0
34. Per l'armamento o noleggio di un bastimento mercantile di 50 tonnell. al di sotto	0 40	1. 00
35. Al di sopra di 50 tonnellate, oltre al designato dritto gr. 2 per ogni tonnel. at console	» »	» »
36. Per lo stato e manifesto del carico di un bastimento	1. 20	» »
37. Per la vacazione di un cancelliere fuori la sua residenza, oltre le spese di viaggio per giorno	1. 50	» »
38. Gli atti che produrranno la vacazione dovranno essergli pagati a parte.		
39. Per le vacazioni di un console fuori la sua residenza, oltre le spese di viaggio per giorno	» »	3. 00
40. Per ricupero de' bastimenti naufragati, per ogni seduta di 2 ore	» 30	1. 00

Nota—Non può esser esatto questo dritto, e quello delle vacazioni insieme, o l'uno o l'altro.

	Dritti di Cancel. D.	Dritti di Consol. G.
41. Per la vendita degli effetti ricuperati di qualunque natura siano	» »	1/4 p.00
42. Per gli atti e registro di una società mercantile, e per la dissoluzione della medesima	2. 40	» »
43. Per la matricola e registro di un negoziante che si stabilisce in un porto	1. 20	3. 00
44. Idem per un commesso, ed artigiano	» 30	0 60
45. Per un certificato di un negoziante stabilito	0 60	» »
46. Idem per un commesso ed artigiano	0 30	» »
47. Per un passaporto nuovo pe' negozianti, mercatanti, proprietari, o per vidimare il passaporto vecchio	» »	1. 20
48. Idem pe' capitani mercantili, artigiani, ec.	» »	0 40
49. Per un passaporto di un semplice marinaro nazionale	» »	00. 30
50. Per una carta di sicurezza o di residenza	» »	00 60
51. Per la fede d'immissione del carico di un bastimento di qualunque portata, o di parte di esso	0 30	1. 20

52. Se deesi fare più d'una fede d'immissione di un basti-

	Dritti di Cancel. D.	Dritti di Consol. G.
mento, oltre al dritto principale, per ogni fede. . . .	0 10	0 40
53. Ogni spedizione di atti che sarà fatta dal cancelliere, che oltrepassa una pagina, oltre al dritto, dovranno essergli pagate gr. 5 per pagina di 20 linee di 15 sillabe almeno per ognuna	0 04	» »
54. Legalizzazione di firme, carte, e documenti non espressi in questa tariffa, munita del suggello consolare	» »	1. 20

Nota—Quante volte le legalizzazioni da opporsi sieno più di 3 per cento di uno stesso individuo, o bastimento, ognuna della legalizzazione, oltre le tre invece di duc. 1.20 sarà pagato gr. 30.

55. I bastimenti della portata di 6 a 12 tonnellate pagheranno gr. 30

56. I bastimenti la di cui portata è maggiore di 12 tonnellate ne' porti ed ancoraggi dello Stato Pontificio, e della Dalmazia, e sue adiacenze, pagheranno gr. 1 1|2 a tonnellata.

57. I suddetti bastimenti ne' rimanenti porti d'Italia, di quei di Francia e Spagna al di quà dello stretto, ed alla parte di Levante fino a' Dardanelli, pagheranno gr. 2 e 1|2 a tonnellata.

58. I suddetti bastimenti ne' porti ed ancoraggi al di là dello stretto fino al Portogallo, ed al di là de' Dardanelli fino alla Crimea pagheranno gr. 4 a tonnellata.

59. I medesimi bastimenti ne' porti più rimoti pagheranno gr. 8 a tonnellata.

60. Le feluche, paranze, paranzelle, speronare, guzzoni, e simili addetti alla pesca, che frequentano abitualmente i mari delle isole Jonie, Corsica, Sardegna, Elba, Balcari, Malta, e le coste del Mediterraneo e dell'Adriatico, pagheranno per ogni stazione, se la loro portata sarà minore di 12 tonnellate, gr. 60.

61. Le dette barche, se saranno della portata maggiore di 12 tonnellate, pagheranno per ogni stagione gr. 4 a tonnellata.

62. Le barche di qualunque denominazione di 3 a 5 tonnellate pagheranno gr. 20.

63. Le altre barche d'inferior portata pagheranno gr 15.

64. Le portate di bastimento su i quali deve esigersi il dritto consolare, si trovano specificate nelle rispettive patenti. Se però il console si accorgerà che sia corso errore o frode nella specificazione delle tonnellate, esigerà il suo dritto per la giusta misura che specificherà nella spedizione che dovrà dare a' capitani, o padroni, e ne preverrà i ministri degli affari esteri.

65. Non pagherà nulla al console un bastimento che approda in un porto senza prender pratica, e se la prenda senza scaricare o caricare, pagherà il quarto del dritto consolare.

66. I regi vice-consoli esigeranno il quinto de' dritti consolari sulla portata de' bastimenti, avarie, ricoperi, armamenti, prede, spedizioni, manifesti, ec.

67. Ove però non vi fossero consoli, i vice-consoli isolati, o agenti consolari non potranno esigere che i soli dritti consolari, oltre a quelli di cancelleria, se ve ne occorrono specificati nella presente tariffa, tanto l'uno che gli altri appartengono a' rispettivi consoli, meno quella porzione che essi consoli credono di rilasciare in beneficio de' vice-consoli o agenti consolari in compenso delle loro fatiche.

68. I regi consoli, vice-consoli, e cancellieri, che si stabiliscono o si stabiliranno nelle Indie nelle coste di Africa, sono autorizzati ad esigere un quarto di più sulla presente tariffa.

69. Finalmente qualunque dritto di cancelleria consolare o vice-consolare che sarà esatto dovrà essere enunciato nell'atto medesimo che avrà dato motivo alla percezione di un tal dritto.

70. Se i particolari, capitani, o chiunque altro volessero esigere ricevuta o documento

formale di quello che avran pagato, dovrà essere loro fornito senza alcuna difficoltà, e saranno percepite per tal richiesto documento gr. 10.

6.

TARIFFA DEGLI SPEDIZIONIERI DELLA GRAN DOGANA DI NAPOLI.

Con decreto de' 17 agosto 1825 fu fissato a 30 il numero degli spedizionieri con obbligo di una cauzione di annui duc. 50 in rendita iscritta immobilizzata. Il capitano che vorrà servirsi dell'opera di uno spedizioniere dovrà solamente firmare la dichiarazione della mercanzia a sdaziarsi colla indicazione del nome di colui di cui vorrà avvalersi. Per qualunque mancanza la Dogana ha un'azione solidale contro il capitano o lo spedizioniere, ma è salvo al capitano il dritto di agire contro lo spedizioniere per ristoro de' danni per sua colpa avvenuti (Art. 16).

I dritti da percepirsi sono i seguenti:

Pe' generi di peso.

Da uno a 10 colli	» 30
Da 10 colli in sopra	» 50

Pe' generi di manifatture.

Da uno a 10 colli	» 40
Da 10 colli in sopra	» 60

Per le partite di fuori.

Per la spedizione di un intero carico.	1 »
Per le partite parziali	» 50

Per la estraregnazione de' generi esenti da dazio.

Per ogni simile lasciapassare . . .	» 20

Per le spedizioni dal magazzino di deposito.

Da uno a 10 colli	» 20
Da 10 colli in sopra	» 40

Pe' generi dichiarati all' ordine ed emessi nel magazzino delle multe.

Da uno a 10 colli	» 20
Da 10 colli in sopra	» 40

7.

TARIFFA DEGLI SPEDIZIONIERI DELLA GRAN DOGANA DI PALERMO, E DEL PORTO FRANCO E DOGANA DI MESSINA.

Il decreto del 1. novembre 1827 che stabilisce questi spedizionieri è del tutto uniforme all' altro del 17 agosto 1825. Differisce solo in quanto alla cauzione, la quale deve esser data in duc. 400 in beni immobili.

I dritti da percepirsi sono i seguenti:

Pei generi di peso in botti, sacchi, o colli.

Da uno a 10 colli	» 40
Da 11 a 30.	» 50
Da 31 in sopra	» 60

Per le manifatture.

Da uno a 10 colli	» 40
Da 31 a 40.	» 60
Da 41 in sopra	1 80

Gli elementi stabiliti per le due classi sopraindicate saranno dovuti.

1. Sulla importazione nel porto franco di Messina.
2. Sulle esportazioni dal porto franco per la circolazione e consumo de' Reali Domini.
3. Su' trabalzi de' generi esteri, che si fanno nel porto di Messina per lo consumo del regno.
4. Sulle importazioni ne' magazzini del deposito di Palermo.

5. Sulle importazioni che si fanno direttamente dall'estero per lo consumo di Palermo.

Partite di fuori dogana e generi sfusi.

Per ogni partita . . . . » 30
Per un intero carico . . . . . . 1 »

Spedizioni dal magazzino di deposito, e generi manifestati all ordine, ed immessi nel magazzino delle multe.

Da uno a dieci colli . . . . . . » 30
Da undici in sopra . . . . . . » 50

Estrazioni e trabalzi dal porto franco per l' estero.

Per ogni lasciapassare. . . . . » 40

Esportazioni di generi indigeni soggetti a dazio.

Per ogni permesso d'imbarco. . . » 40

Cabotaggio di generi indigeni soggetti a dazio, ed esteri

Per ogni permesso d'imbarco o disbarco. . . . . » 30

Esportazioni e cabotaggio di generi indigeni esenti da dazio.

Per ogni permesso d'imbarco o disbarco . . . . » 20

Gire nel porto franco di Messina e nel deposito di Palermo.

Per ogni gira . . . . » 10

TITOLO IV.

DELL' ARROLAMENTO, E DE' SALARII DE' MARINAI, E DELLA GENTE DELL' EQUIPAGGIO.

Art. 238. Le condizioni dell' arrolamento del capitano, e delle persone dell'equipaggio si provano colle convenzioni scritte, con il ruolo dell' equipaggio, con i libretti dei marinari, in cui siano le convenzioni trascritte, ed avvalorate colla firma del sindaco marittimo, e del capitano. In mancanza de' mentovati titoli, saranno le controversie decise in conformità degli usi del porto ove l'armamento è seguito.

Sommario

1. — Chi intendesi per marinaro, e chi dicesi mozzo.
2. — Chi sono le persone di mare.
3. — Desse son sottoposte all'autorità del capitano.
4. — Necessità delle persone e gente dell'equipaggio.
5. — Di che natura è il contratto tra il capitano, e l'equipaggio.
6. — Il ruolo dell'equipaggio debbe farsi con le condizioni dell'arrolamento.
7. — Debbono necessariamente essere scritte le condizioni dell'arrolamento?
8. — Non esistendovi contratto scritto di arrolamento, debbe starsi o nò al giuramento dei marinari? Perchè fu risoluto negativamente.
9 — Varie specie di arrolamento di marinari, e definizione di ciascuna specie.
10. — Necessità che i contratti di arrolamento sieno per iscritto.
11. — Non vi è caso alcuno che per tal contratto il marinaro possa essere ammesso a giurare.
12. — Il giuramento può prestarsi dal padrone, ed in talune circostanze.
13. — Casi nei quali le persone di mare sono soggette a tutte le pene corporali, ed infamanti.
14. — Chi sono coloro che entrano nella categoria di marinari, e gente dell'equipaggio.

COMENTO

§. 1. Un marinaro è un uomo di mare, che ha acquistata una sufficiente esperienza in ciò che concerne la manovra d'un vascello.

Un marinaro incomincia il suo mestiere dopo aver fatto il mozzo, o novizio.

Un mozzo è un fanciullo di 12 anni almeno, e di sedici o diciassette al più, imbarcato sopra un bastimento per servirvi da garzone a bordo, o da paggio, come dice Clèirac (1). Non è che dopo aver servito in

(1) Sulla 1. delle sentenze di Oleron, not. 8 in fine.

so di non elevare a pruova principale le convenzioni scritte, il ruolo dell'equipaggio, ed i libretti de'marinari: escludere il giuramento, ed in mancanza di ogni pruova delle indicate, rimettere la definizione delle controversie agli usi del porto dell' armamento.

Infatti siccome le condizioni dello stipendio della gente di mare debbono esser segnate nel ruolo di equipaggio: se prima della formazione di tal ruolo sorgessero difficoltà o controversie sul prezzo dello stipendio, noi seguendo il parere del signor Locrè crediamo che le parti anche oggidì debbon rimettersi all'uso de' luoghi dell'arrolamento. Tanto si desume dalla L. 34 ff. *de reg. juris. Si non appareat quid actum est, erit consequens, ut id sequamur, quod in regione in qua actum est frequentatur*. Sull' oggetto sono adattabili le seguenti disposizioni delle leggi civili.

» Art. 1112. Ciò ch'è ambiguo, s'interpe-
» tra da ciò che si prattica nel paese dove si
» è stipulato il contratto.

» Art. 1113. Ne' contratti si debbono ave-
» re per apposte le clausole che sono di uso,
» ancorchè non si siano espresse ».

In tal modo adunque, non possono quasi giammai elevarsi forti dispute sulla quantità de' stipendi delle persone di mare, giacchè vi è sempre per terminarle, o il ruolo d'equipaggio, o una convenzione scritta, o una convenzione tacita formata dall' uso. Pare adunque che la legge non considerò il contratto compiuto, che quando è chiuso il ruolo dell'equipaggio, per cui a' termini dell'articolo, fino a che il ruolo non è chiuso, il marinaro può esser congedato, senza che vi sia luogo a dichiarare i motivi del congedo.

§. 9. Gli arrolamenti de' marinari sono di quattro specie.

1. Quello *a viaggio*, vale a dire, allora quando il marinaro fitta i suoi servigi per un viaggio, per quanto lungo esso sia, ed il padrone si obbliga di pagargli per tali servigi in totalità una somma determinata. Questo arrolamento *a viaggio* non è molto in uso: desso è un vero contratto di locazione, con il quale un marinaro dà in fitto ad un padrone di bastimento i suoi servigi per quel tale viaggio, ed il padrone si obbliga pagargli per l'intero viaggio, il salario stabilito.

2. L'arrolamento *a mese*. Questo è il più usitato, ed anche quasi il solo che si osserva per viaggi di lungo corso. Da ciò però non ne segue, che l'arrolamento non duri più d'un sol mese, ma solamente che il marinaro deve ricevere tal somma per ciascun mese. Egli non è meno tenuto a servire per tutto il viaggio. Anche tale contratto di arrollamento a mese è un contratto di locazione.

Questi due contratti come si vede, differiscono fra loro, il primo, cioè *lo stipendio a viaggio*, consiste in una somma unica per i servigi di tutto il viaggio, qualunque ne sia la durata: il secondo, vale a dire *lo stipendio a mese*, consiste in altrettante somme per quanti mesi dura il viaggio.

Questi due contratti derivano dagli antichi usi, e dalle antiche consuetudini del mare.

3. L' arrolamento *a profitto*, *a parte*, il quale non è guari in uso, è un contratto con il quale un marinaro si obbliga servire il padrone del bastimento durante un tal tempo, o durante un tal viaggio, per una certa porzione, che il padrone dal canto suo si obbliga dargli ne' profitti che spera di fare. Questa specie di convenzione non ha luogo, se non quando riflette l'armamento in corso in tempo di guerra, o per viaggi intrapresi per la pesca.

4. Finalmente, l' arrolamento *a nolo* che non si pratica se non che nella navigazione del cabotaggio. Questa è una convenzione secondo la quale i marinari partecipano del nolo che guadagna il bastimento.

Attualmente una persona arrolata con parte al nolo, oltre alla porzione sul nolo che il bastimento potrà fare, riceve prima della partenza dal proprietario del bastimento, secondo il suo grado che occupa nel bastimento istesso, una certa somma che passa in sua piena proprietà, qualunque siane il risultamento della navigazione.

§. 10. Queste due ultime sorti di arrolamento sono una specie di società, che le persone dell'equipaggio contraggono col proprietario, e col maestro del bastimento. In questo caso particolarmente interessa di stendere le convenzioni per iscritto.

Questa nondimeno è una precauzione molto spessa trascurata, perchè vi è un uso ricevuto che serve naturalmente di regola per simili sorti d'arrolamenti, e questo uso tiene talmente luogo di titolo, che nè il proprietario, nè il maestro, nè le persone dell' equipaggio sono ascoltati, volendo opporre alcuna convenzione contraria, se questa non è provata per iscritto.

Nell' arrolamento per lungo corso non si manca guari di stendere un contratto che ne regoli il tempo, come pure le anticipazioni, ed i salari con la parte nel netto prodotto delle prese che si faranno; imperciocchè siccome vi sono da correre grandi rischi, si stipulano sempre i salari pel capitano, e pel resto dell'equipaggio, come altresì pe' soldati, e volontari, oltre la parte che debbono avere nelle prese; e questi salari sono sempre acquistati ancorchè la cosa sia infruttuosa. In mancanza di convenzioni la proporzione della divisione è fissata da' regolamenti.

Nell' arrolamento della parte del profitto, l'uso è di dividerlo, in goisa che ve ne sieno i due terzi per il proprietario del bastimento, e l'altro terzo per il maestro, e per il resto dell' equipaggio. Oltre a ciò ognuno riceve una somma prima della partenza, per tenergli luogo di salari in danaro, e questa somma che ordinariamente è del terzo di ciò che il marinaro avrebbe ricevuto per tutto il viaggio, se egli non fosse a parte, è per lui egualmente acquistata senza compenso.

Riguardo alla pesca del pesce non vi sono salari in danaro, ed il tempo che dura questa società è di tre mesi.

§. 11. In conseguenza non vi è guari alcun caso in cui il marinaro possa essere ammesso al suo giuramento, fuorchè quello in cui è arrollato a mese, o a viaggio, relativamente al *quantum* del salario. Inoltre è difficile che vi sia luogo per prendere il suo giuramento a questo riguardo, perchè o egli è passato in rivista, ed è impiegato sul ruolo di equipaggio, o ciò non sia ancora fatto.

Se è passato in rivista, il ruolo di equipaggio fissa ciò che dee guadagnare per mese, o altrimenti, senza che gli sia permesso di allegare alcuna convenzione contraria, come risulta da' primi termini del trascritto articolo del codice.

Se non è ancora passato in rivista, e che non voglia convenire della somma per la quale il maestro, o il proprietario sostiene che è con lui arrollato, o l'arrollamento è risoluto di reciproco consenso, o il giudice regola i salari, avuto riflesso alle circostanze, ed a ciò che guadagnano gli altri marinari che convengono della somma che hanno stipulata. Rare volte adunque succede d'essere obbligato a riportarsene al giuramento del marinaro.

§. 12. Per altro fa d'uopo essere bene attento che qui soltanto si tratta delle condizioni dell'arrollamento, e della quota del salario. Se non fosse quistione, che, del pagamento de' salari, che il padrone sostenesse aver soddisfatti, si dovrebbe deferire a costui il giuramento in conformità dell'art. 1562, delle nostre leggi civili, così espresso:

« Quando vi sia controversia sul prezzo » della locazione verbale, che si è cominciata » ta ad eseguire, e non esiste una ricevuta, » che lo dimostri, il locatore potrà provarlo » col suo giuramento, ec. ».

§. 13. Le persone di mare sono soggette a tutte le pene, e correzioni contenute nei regolamenti di polizia, e di amministrazione marittima, ed anche alle pene corporali, ed infamanti, se rubano a bordo, se distruggono gli attrezzi, e gli arredi, le munizioni, e le provvigioni del bastimento, se fanno scorrere le bevande, perdere il pane, se fanno far acqua al bastimento, se eccitano la sedizione, se abbandonano il padrone, o il bastimento nella battaglia, e se percuotono il padrone con arma, o senza (1).

§. 14. S' intendono in generale per marinari, e gente dell'equipaggio tutti gl' individui impiegati alla manovra del bastimento, incluso il capitano. Bisogna dunque, come abbiam detto nel titolo precedente, applicare al capitano tutto ciò che riguarda i mari-

(1) Art. 6, 7, 8 e 9, tit. *dei marinari*. Ordinanza della marina.
Consolato del mare, cap. 161, e 164.
Ordinanza della Confederazione Teutonica, art. 9, e 30.

nari ed osservare che quantunque la legge parla solamente de' marinari, e degl' individui dell'equipaggio, tutte le sue disposizioni in riguardo a' salari, a' medicamenti, ed alle indennità degl' individui medesimi, son comuni agli ufficiali, ed altresì al capitano, dice Valin, eccettuati gli articoli ne'quali il capitano è precisamente messo in opposizione con la gente del suo equipaggio.

Continuazione del Sommario.

1.—Il marinaio arrolato quali servizi deve rendere al bastimento prima di partire.
2.—Coloro che conoscono il giorno della partenza del legno, e nell'ora stabilita non si presentano sul bastimento non ha dritto a pretendere indennità dal capitano.
3.—L'uomo di mare che ricusa di recarsi a bordo, può essere arrestato e tenuto per danni-interessi.
4.—Le persone di mare addette per un viaggio, debbono starvi fino al ritorno del legno, e suo scaricamento.
5.—Eccezione a questa regola.
6.—Quistione, se il capitano cangia destinazione del primo viaggio, han dritto i marinari ad esser pagati ed indennizzati? Risoluzione.
7.—Disposizioni prima del Codice contro i marinari nel caso di abbandono del legno.
8.—La forza maggiore non mette in colpa il marinaro.
9.—Dubbio elevato da Pothier.
10.—Circostanze che ora non esentano l'arrolato all'adempimento del contratto.
11.—Osservazioni di Valin sul cambiamento del capitano, e del legno.
12.—Nostra osservazione contraria.
13.—Obblighi e doveri de' marinari, e risponsabilità del capitano.
14.—Competenza e prescrizione per le cause di arrolamento.

COMENTO.

§. 1. Il marinaro validamente arrolato con un capitano o padrone è obbligato a far il servizio del bastimento il quale consiste nel portarsi a bordo per lavorare all'allestimento del bastimento, e nel portarvisi nei giorni, e ne' luoghi designati per caricarvisi tanto le merci del proprietario, che quelle de' caricanti tutti, questa è una conseguenza necessaria del servizio che egli deve al bastimento. Però questa regola non è universale, e vi ha de'luoghi, dove è di uso, come ne' porti della Normandia, che i marinari non s' imbarcano sul bastimento se non quando si sta per far partenza. In ogni caso si presume che i marinai siensi obbligati a ciò che è usitato nel paese ove hanno con-

tratto la loro obbligazione. *In contractibus veniunt ea quae sunt moris et consuetudinis in regione in qua contrahitur (1).*

§. 2. È in uso, per esempio, che quando un bastimento ha preso le sue disposizioni, ed il capitano ha dichiarato il giorno della partenza, tutte le persone dell'equipaggio, ed anche i passaggieri, debbono esser pronte a recarsi a bordo al primo avviso, il quale si annuncia di ordinario con un colpo di cannone. Se per propria colpa alcuno non giungesse in tempo al bastimento, egli non sarebbe ammesso a reclamare de' danni interessi dal capitano.

§. 3. Qualunque uomo di mare, che ricusa o tarda di recarsi a bordo, può esservi costretto, ed essere condannato a' danni interessi; egli è anche soggetto ad esser punito qual disertore. I commissari de' ruoli sono incaricati della ricerca di tali disertori, e della esecuzione delle leggi e de'regolamenti sul proposito.

§. 4. Le persone di mare, che hanno dato in fitto i loro servigi per un viaggio, non terminano di adempiere interamente alla loro obbligazione, che quando il bastimento è giunto al luogo delle sua destinazione e del suo discaricamento. Se, come accade spesso, le persone di mare avessero dato in fitto i loro servigi per l'andata, e pel ritorno del bastimento, esse non potrebbero lasciarlo, se non dopo tal ritorno, ed il discaricamento del bastimento nel luogo donde si è partito. In generale si suppone, che la gente di mare abbia impreso un viaggio per *l'andata e pel ritorno* ogni qualvolta non vi è prova, o almeno presunzione sufficiente del contrario.

In tal modo, senza delle particolari convenzioni, le quali, per altro, debbono essere giustificate, il marinaio arrolato a viaggio o a mese non può lasciare il padrone ed il bastimento che quando il viaggio è interamente compiuto, vale a dire, quando il bastimento è giunto al luogo destinato.

§. 5. Ma se poi il padrone, invece di fare il suo ritorno, noleggia o carica per andare altrove; allora il marinaro potrà a suo piacere lasciare il bastimento, se non è altramente stabilito nell'arrolamento.

(1) Vedi Pothier, Contratto di locazione dei marinai, n. 170.

Ciò s'intende più particolarmente nel caso di una navigazione di cabotaggio da un porto all'altro. Per esempio, un bastimento, dopo aver discaricato le sue mercanzie nel porto di Messina, e volendo profittare di un noleggio che trova per Trieste, prende a Messina un marinaro per quel viaggio. L'impegno finisce allora al discaricare che farà il bastimento a Trieste, se non vi ha convenzione contraria.

Ma se si tratta di un armamenlo per Genova fatto in Napoli, siccome il viaggio non termina con l'arrivo del bastimento in Genova, luogo della sua destinazione, e siccome il capitano dee ricondurre il bastimento a Napoli, il viaggio non può essere finito che al ritorno del bastimento in questo porto.

§. 6. Si domanda ora se, quando i marinari lasciano il capitano, perchè questi crede a proposito di cangiare la destinazione del primo viaggio, essi han dritto a chiedere il pagamento de'loro salari ed anche le spese di soggiorno e di ritorno.

Questa quistione è stata agitata nel 1784 al Parlamento d'Aix, ed è stata giudicata affermativamente nella specie seguente:

Il bastimento *il Barone di Besner*, comandato dal capitano Ghevaldy, fu armato a Marsiglia per fare un viaggio a Caienna, e ritornare a Marsiglia, Migonni Orchise, e Luogomarini furono del numero de' marinai arrolati a 60 lire al mese; riceverono, secondo l'uso, l'anticipazione di due mesi. Il bastimento diede alla vela, e giunse felicemente a Caienna, ove il capitano vendè il suo carico. Ne fece quindi un altro, che doveva naturalmente portare a Marsiglia; ma pare che egli mirasse altrove, e che volesse fare una speculazione di commercio.

Infatti il signor Ghevaldy stimò opportuno di far fondo a Santa Croce di Teneriffa, una delle isole Canarie. Là, vendè il suo carico per formare un altro di nuovo per Caienna, invece di continuare la sua rotta per Marsiglia. Questa operazione avea bisogno di un pretesto che la cuoprisse, e che liberasse il capitano dalle pene alle quali si esponeva per la mancanza di rapporto di una patente

dell'ammiragliato; egli trovò adunque un mezzo di scusa. Disse che il suo equipaggio si era ribellato, e non avea voluto continuare il viaggio sino a Marsiglia.

Si sostenne al contrario, che l'equipaggio si era ragunato, e che gli ufficiali ed i marinai avevano rappresentato al capitano, che essi si erano obbligati a Marsiglia per andare solamente a Caienna, e per ritornare a Marsiglia; che il nuovo viaggio proposto usciva dalla sfera delle loro obbligazioni, e che era giusto, in conseguenza, di pagar loro i salarî dovuti sino a tale epoca, se non si volea ritornare direttamente a Marsiglia. Il capitano Ghevaldy ricusò ostinatamente i due partiti; la maggior parte de' marinai abbandonò il bastimento. Il capitano, sotto il pretesto che erano disertori, ottenne con questo inganno dal console francese un ordine per farli imprigionare; essi rimasero nelle carceri circa due mesi. Durante tal tempo il capitano fece una nuova spedizione, formò un nuovo equipaggio, e si partì di nuovo per Caienna. Dopo la sua partenza i marinai detenuti presentarono una supplica al governatore spagnuolo, il quale ruppe i loro ferri, e li fece imbarcare sovra un bastimento Veneto, che li condusse a Cadice, donde si portarono a Marsiglia.

Al suo ritorno il capitano fu convenuto innanzi all'ammiragliato di Marsiglia da' tre marinai di sopra nominati, i quali formarono contro di lui la domanda pel pagamento de' salarî loro dovuti sino al giorno dello sbarco a Santa Croce di Teneriffa, e di quelli che avevano meritato durante la prigione. Il capitano ricusò ogni specie di pagamento, adducendo la pretesa ribellione di que' marinai. Questi gli dimandarono la comunicazione del giornale della sua navigazione, e della sua corrispondenza con i suoi armatori, per avere de' schiarimenti, ed in mancanza di tale comunicazione, chiesero di poterne trarre tutte le induzioni di dritto.

Una prima sentenza accordò loro tutto quello che addimandavano. Ma il capitano nulla avendo voluto produrre, una seconda sentenza del 14 novembre 1783 lo condannò difinitivamente a pagare per intero i salarî dovuti a' marinai sino al giorno della loro partenza dall' isola di Tenariffa, con gl'interessi e le spese.

Il capitano appellò da questa sentenza al Parlamento d'Aix. I marinai fecero valere in loro favore le due proposizioni seguenti: Allorchè il viaggio, pel quale il marinaio ha dato in fitto i suoi servigi, è cangiato, egli non è obbligato a farne un altro, e può, se gli aggrada, abbandonare il bastimento; nel qual caso ei debbe essere soddisfatto de'suoi stipendî. Un capitano di bastimento non è certamente un despota; nell'arrolare de'marinari al suo servizio, ei non contratta con degli schiavi: « Il marinaio ha un motivo » legittimo, dice Valin sul tit.7, lib. 2 della » Ordinanza del 1681, per iscioglière la sua » obbligazione, se il viaggio è interamente » cambiato ».

Pothier, dal canto suo, dice « se il viaggio, » per il quale il marinaro ha dato in fitto, » i suoi servigi, fosse cangiato, non mi pare » che, avendoli affittati per un certo viaggio, » egli potesse essere obbligato a farne un » altro ». Eglino citavano d'altronde il Consolato del mare, cap. 158, gli usi e le consuetudini del mare, ed Emèrigon, t. 2, p.56; concludendo da ciò, che essi non erano in obbligo di seguire il capitano nel suo nuovo viaggio, e che questi avendo volontariamente interrotto e cambiato il primo viaggio doveva pagarli per intero, ed indennizzarli.

Osservavano in secondo luogo, che essi non erano legalmente accusati, nè giudicati colpevoli di ribellione, e di delitto che desse luogo alla privazione de' loro salarî. I consoli di Francia stabiliti nei paesi stranieri per proteggere il commercio nazionale non hanno la facoltà di conoscere la punizione de' delitti, altri giudici hanno ricevuto dal Sovrano tal potere, gli ufficiali dell'ammiragliato solamente possono conoscere de' delitti che potrebbero meritare pene corporali o infamanti. Ora la ribellione dell' equipaggio contro il capitano è un delitto grave, il quale, secondo l' ordinanza, porta con sè la pena di morte. Ai giudici dell'ammiragliato deve dunque il capitano Ghevaldy rivolgersi per far castigare i marinai, se realmente si fossero ribellati.

La procedura fatta avanti al console di

Francia, e Teneriffa, era incompetente ed irregolare, e non poteva formar la base di alcuna condanna. I marinai chiedevano soltanto di ritornare a Marsiglia, atto permesso dall'ordinanza, e dal capitano preso per una ribellione ec.

Siccome tal ribellione non era giustificata, il Parlamento di Aix, facendo diritto alle ragioni de' marinai, confermò, con sua decisione del 29 maggio 1784, la sentenza dell'ammiragliato di Marsiglia, e condannò con l'arresto personale il capitano Ghevaldy a pagare i salari dovuti ai marinai, non solamente per il viaggio da Marsiglia a Caienna, e da Caienna a Teneriffa, ma ancora durante i due mesi di prigionia, sino al giorno della loro partenza da Teneriffa, oltre a' danni, ed alle spese.

§. 7. Con l'art. 1 dell'ordinanza di Wisbuy il marinaio, il quale abbandonava il bastimento prima che si fosse incominciato il viaggio, era tenuto di rendere al padrone ciò che aveva ricevuto per anticipazione e di pagargli inoltre la metà de' salari che doveva guadagnare, e, secondo l'art. 11, il marinaio, che abbandonava il bastimento dopo incominciato il viaggio era processato e condannato alla pena di morte su la deposizione di due marinai (1).

L'ordinanza della confederazione Teutonica, art. 43, senza far distinzione, voleva che egli fosse consegnato alla giustizia per essere punito, e per essere segnato al viso con la impronta della città alla quale apparteneva.

In fine l'ordinanza della marina art. 3 titolo de' marinai, ha preso un temperamento più conveniente, riserbando la punizione corporale pel caso della diserzione durante il viaggio, ed aumentando la pena pecuniaria nell'altro caso, cioè quando lascia il bastimento prima che sia incominciato il viaggio: esso permette inoltre di arrestare il marinaio in qualunque luogo si trovi. « Se, » prima che sia incominciato il viaggio, il » marinaio abbandona il padrone senza con- » gedo *in iscritto*, egli potrà esser preso ed » arrestato in qualunque siesi luogo, ed es- » sere costretto a rendere ciò che avrà ri- » cevuto, ed a servire senza salario nè ricom- » pensa tanto tempo per quanto si era obbli- » gato, se poi abbandona il padrone dopo » cominciato il viaggio, egli sarà punito cor- » poralmente (1) ».

È necessario nulladimeno far osservare che queste parole, *congedo in iscritto*, altro scopo non hanno se non se la sicurezza del marinaio, giacchè, se questi offrisse di provare con testimoni che il congedo gli è stato realmente dato, il fatto dovrebbe essere ammesso. Con sentenza dell'ammiragliato di Marsiglia del mese di ottobre 1752 la pruova del congedo fu giudicata sufficiente, perchè fu giustificato che il padrone, avendo veduto il marinaio prendere le sue bagaglie, lo aveva lasciato partire senza opposizione.

Le persone di mare non possono lasciare il bastimento e scendere a terra, *senza la permissione del padrone*, o di quello che lo rappresenta (2).

A prevenire le avarie che il bastimento, essendo sprovveduto di marinai, potrebbe soffrire, e ad impedire che in tempo di guerra possa essere catturato da' corsali, e della massima imprudenza che il servizio non vi sia fatto con esattezza.

In fine, la dichiarazione del Re del 22 settembre 1699, riportata da Valin sull'articolo sopra menzionato, pronuncia la pena di tre anni di ferri contro qualunque ufficiale o marinaio che abbandona in mare il bastimento, pel servizio del quale è stipendiato. Egli è chiaro che questa pena è indipendente da tutt'i danni-interessi cui va soggetto il trasgressore.

Ma il marinaio non incorre in alcuna pena, allorchè per un'accidente di forza maggiore, come una malattia, o altro, si trova nell'impossibilità di adempiere la sua obbligazione: egli è soltanto tenuto, in questo caso, alla restituzione delle anticipazioni ricevute.

§. 9. Quid, dice Pothier, se il marinaio non avesse potuto partirsi a motivo di esser detenuto per un delitto di cui è stato accusato,

(1) Vedete ordinanza di Wisbuy art. 1 e 61.

(1) Ved. Valin su questo articolo, ed i regolamenti che riporta.

(2) Ved. art. 5 titolo dei marinai.

o se fosse stato arrestato durante il viaggio per lo stesso delitto? in questo caso quel dotto magistrato fa la seguente distinzione: Se dalla compilazione del processo ei risultasse innocente, la carcerazione sarebbe riputata un accidente di forza maggiore, e non vi sarebbe luogo a danni-interessi; ma se al contrario egli fosse dichiarato reo, e siccome sarebbe conseguenza di un suo fatto e di una sua colpa l'esser stato costituito prigione, e il non aver perciò adempiuto la sua obbligazione, egli, oltre alla restituzione delle anticipazioni ricevute, dovrebbe ancora i danni e gl'interessi (1).

§. 10. Secondo l'ordinanza di Wisbuy, art. 63, il marinaio o pilota, che si era arrolato per il servizio di un bastimento, era esente in tre casi dall'adempiere alla sua obbligazione, rendendo però quel che gli era stato anticipato; 1. se dopo il suo arrolamento comperava un bastimento; 2. se era nominato padrone; se si maritava.

Noi diremmo con Valin e Pothier, che attualmente il matrimonio contratto dall'uomo di mare non lo esenta dal dovere di adempiere alla sua obbligazione. Possono però essere ammessi gli altri due motivi di scusa; ma, siccome osserva Pothier, con l' obbligo del marinaio di dare un altro in sua vece, o di indennizzare di ciò che costerebbe di più il nuovo marino, ove se gli dovesse dare un salario maggiore del suo (2).

L'essere cambiato il capitano non sarebbe una sufficiente scusa, e l'equipaggio è ugualmente obbligato a servire sotto il nuovo padrone che gli han dato i proprietarî del bastimento. Per altro, si potrebbe dire, che la considerazione della persona del capitano ha potuto entrare nel contratto, che forma l'obbligazione del marinaio; ciò non ostante pare doversi decidere che, allora quando dei marinai si arrolano con un padrone pel servizio del bastimento, eglino si obbligano meno verso la persona del padrone che verso il bastimento, cioè verso il proprietario del bastimento, il quale dal caso suo, si obbliga a pagar loro i convenuti salari. D'altronde, l'interesse del commercio e della navigazione pare a Valin; p. 597, ed a Pothier; dover richiedere questa decisione.

Lo stesso deesi dire, soggiunge Valin, del cangiamento del bastimento. Se un altro bastimento fosse sostituito a quello per il servizio del quale il marinaio si era arrolato, il marinaio, in questo caso, non sarebbe sciolto dalla sua obbligazione, e dovrebbe ugualmente servire sovra l'altro bastimento. Ciò mi sembra giusto, osserva Pothier, n. 176, sopra tutto se anche intempestivo accidente è stato cagione della sostituzione.

§ 11. Però il celebre commentatore della ordinanza della marina, apporta nel tempo istesso una modificazione a questa decisione: « eccetto che, dice egli, non vi sia talvolta » cangiamento di bastimento e di capitano ». In fatti, se si cambiasse il padrone insieme ed il bastimento, non vi sarebbe più oggetto di obbligazione pel marinaio. Non si potrebbe più dire, che egli rimane obbligato verso il capitano, poichè il capitano è rimpiazzato, nè che rimane obbligato verso il bastimento, poichè il bastimento è mutato.

Il totale cangiamento del viaggio sarebbe al marinaio di legittima scusa per non adempiere alla sua obbligazione, giacchè il marinaio, essendosi obbligato per *un certo viaggio*, non può essere costretto a farne un altro. Il viaggio pel quale ha dato in fitto i suoi servigi è il principale oggetto del contratto: il pretendere, che egli faccia un altro viaggio, è pretendere una cosa ben diversa da quella che ha promessa (1).

Però Valin parrebbe esser d'avviso, a norma dell' art. 24 della Confederazione Teutonica, che, se il maggior numero dei marinai accetta il cambiamento, gli altri sono costretti di sottomettervisi; altrimenti essi sarebbero puniti come sediziosi.

(1) Ved. Pothier, n. 474 locazione dei marinai.

(2) Ved. Pothier, loco citato, n. 175 Valin, articolo 2, titolo dei marinai.

(1) Argomento tratto dall'art. 4 dell'ordinanza, titolo dei marinai. Ved. consolato, cap. 158.

§. 12. Noi però riguardiamo questa dottrina esorbitante, non è questo il caso in cui il maggior numero dee fare la legge al minore. Quando un uomo di mare impegna i suoi servigi per un certo viaggio, e questo viaggio non ha luogo, le obbligazioni che ha contratto non esistono più, e la determinazione del rimanente dell'equipaggio non può avere influenza obbligatoria sovra i suoi doveri susseguenti.

§. 13. I marinari appena incaggiati devono portarsi sul legno nel tempo fissato.

Non possono abbandonare il legno prima di finire il viaggio, senza una legittima causa, cioè malattia.

Devono invigilare alla conservazione del legno, e delle merci.

Assistere alle manovre del bastimento, ed agli altri usi di esso.

Prestare la loro opera per i carichi e discarichi. Mancando sono risponsabili verso chi dritto de' danni-interessi.

Non possono discendere a terra senza il permesso del capitano loro superiore, al quale devono ubbidire, e questi in caso di mancanza ha dritto di punirli correzionalmente come un padre esegue verso i suoi figli.

Il capitano deve rispondere della mancanza de' marinari, qualora le persone dell'equipaggio sono state da lui scelte, senza il consenso dell'armatore.

Se le mancanze commesse dalla gente di mare sono gravi, il capitano deve ricorrere a' tribunali competenti, trovandosi nel regno, ed al proprio console, se si verificano all'estero.

Ma l'obbedienza che l'equipaggio dee prestare al capitano, concerner dee quelle cose relative al suo mestiere, e per le quali quella gente si è obbligata: cosicchè il capitano non potrebbe mai pretendere ubbidienza che la sua gente servisse altra nave, facesse da facchini per di lui conto, qualora questa gente non vi acconsenta.

§. 14. Finalmente qualunque controversia relativa all'arrolamento della gente di mare, e quant'altro vi si riferisce, tutto appartiene alla conoscenza del Tribunale di Commercio, e le sentenze sono eseguibili con arresto personale; come pure è da notarsi ancora che le azioni per tali oggetti sono prescritte dopo un anno dal terminato viaggio, cosa che discuteremo più diffusamente a tempo e luogo.

Art. 239. Il capitano e le persone dell' equipaggio, se non sono autorizzati dall' arrolamento, non possono sotto alcun pretesto caricare nel bastimento alcuna mercanzia per loro conto, senza la permissione dei proprietarii e senza pagarne il nolo.

Sommario.

1.—Origine di tal disposizione. Discussioni che facevansi prima del Codice sull' oggetto. Opinione di Valin.
2.—Permesso che hanno i marinari di asportare senza pagar nolo, riguardo a mercanzia.
3.—Il permesso ricevuto è personale: il non farne uso non dà dritto ad indennizzo; mena l'impedimento non derivasse dai proprietari.
4.—Cosa intendesi per paccottiglia, a loro uso.
5.—Come formasi il contratto di paccottiglie.
6.—Natura di tal contratto, e suo svilluppamento.
7.—Diversità delle contrattazioni di paccottiglie.
8.—Qual'è la regola comune in tale contratto.
9.—Obbligazione del venditore della paccottiglia eseguita a credito.
10.—Quale è il fine di colui che dà a vendere una paccottiglia.
11.—Anche quando la gente del bastimento volesse pagare il nolo per caricarvi mercanzie, non gli è permesso, se i proprietari del legno lo negano.
12.—In caso di contravvenzione la confisca della merce và in beneficio dell'armatore.
13.—Ragioni a portare i Tribunali a pronunziarne la confisca.
14.—Circostanze nelle quali l'armatore è obbligato compensare la gente di mare per non aver potuto caricare delle merci, essendo rimasto inutilizzato il dritto convenuto della *portata*.
15.—Accortezza degli armatori nello stabilire il contratto di arrolamento.
16.— La tolleranza di potere l'equipaggio, asportare nelle loro casse delle merci, non è ammessibile nel caso di corso marittimo. Ragioni all'appoggio.

COMENTO

§. 1. La soprascritta disposizione del nostro codice di commercio, prende origine dall'art. 2, tit. 4, lib. 3 dell'ordinanza francese del 1681; però in quella il divieto lo dichiarava per i soli marinari, nulla dicendo pel capitano. In conseguenza alcuni commendatori avean creduto, che tal proibizione pel capitano non potesse applicarsi. Ma essi sono severamente corretti dal sig. Valin, il quale insegna che questa inibizione estender si debba al capitano ancora, ed a tutti gli altri uffiziali dell'equipaggio, perchè il nolo appartiene al proprietario del bastimento, e tutto ciò che è caricato nello stesso, e *de jure* soggetto al pagamento del nolo.

§. 2. Tuttavia il capitano, e gli uffiziali maggiori possono prendere, senza pagar nolo, le mercanzie, che possono entrare nella

loro cassa; ed essi non mancano quasi mai formando il loro arrolamento di stipulare il così detto *porto permesso*, che consiste nella facoltà, che il proprietario accorda ad ognuno di essi di caricare una certa quantità di botti di mercanzie con esenzione di nolo, sia per l'andar solamente, sia per la gita e ritorno.

§. 3. Questa facoltà è personale per ciascheduno che l'ha ottenuta. Chi l'ha avuta, non può cederla al terzo. Se non ne fanno uso, non possono domandare veruna indennità, meno che non fossero stati impediti dal proprietario, il quale avesse tanto caricato il bastimento, che vi mancasse il sito per le mercanzie del *porto permesso*. Fuori di ciò debbono imputare a sè stessi di non aver profittato della permissione.

§. 4. Ma questo caso è raro, perchè quando non hanno mercanzie proprie, ne prendono da terze persone *a paccottiglie*, vale a dire a vendere metà a profitto, dopo aver prelevato il capitale sul prodotto della vendita in favore di quello che somministra le mercanzie.

Osserva Valin, che l'uso di queste paccottiglie è tollerato, meno in favore del commercio, che in vantaggio ed utile delle persone di mare, ma insorge fortemente contro gli abusi, che se ne fanno, abusi, dic'egli, che sono sì frequenti, e sì rimarchevoli, che vi sono parecchi armatori, i quali per questo solo, indipendentemente dalle altre sventure del commercio, hanno rinunziato alla navigazione.

Egli si lagna ancora, che non pochi compadroni di bastimento, quando non lo sono che per una piccola porzione, favoriscono essi stessi la *paccottiglia*, ed è di parere che debbono essere soggetti alla pena della confiscazione.

§. 5. Il contratto di paccottiglia consiste in una fattura di mercanzie che viene formata da chi le dà; colui che le prende mette sotto questa fattura la sua scrittura di obbligo, che da sua parte contiene una promessa di vendere più vantaggiosamente che si potranno le mercanzie, e di farne il cambio, come meglio si potrà, con altre del paese, altrimenti in danaro; perchè il prodotto sia consegnato al datore sino alla concorrenza del suo capitale, e l'eccedente che forma il profitto sia diviso fra essi, giusta la tassa convenuta, che per ordinario, è la metà.

§. 6. Il contratto di paccottiglia è un contratto di società, che in sè stesso non ha cosa alcuna d'illecito. Il datore ne somministra i fondi, e ne corre tutt'i rischi. Se vi è perdita, sia sulla vendita nel luogo del destino, sia su' cambî, è obbligato di contentarsi di ciò che vi è provenuto, quantunque non sia compiuto il suo capitale, senza poter domandare a colui, che ha ricevuto la paccottiglia il supplemento, e meno quando non possa provare che vi sia stata prevaricazione. Sotto questo riflesso è giusto, che se vi è benefizio, ne abbia la sua parte, dopo aver prelevato il suo capitale. Da un altro canto è egualmente giusto che chi prende la paccottiglia abbia la sua porzione del profitto, non solamente come un compenso della sua pena e della sua industria, ma eziandio in considerazione del rischio che corre di travagliare gratuitamente, come lo spesso accade.

§. 7. Le stipulazioni non sono uniformi in questo contratto, col quale, come in tutti gli altri, le parti possono fare quelle convenzioni che più piacciono. Qualche volta si conviene che chi prende la paccottiglia, invece di una parte ne' profitti, avrà a prezzo fisso una commissione più o meno forte sul prezzo della vendita. Qualche volta il datore, accordando una porzione de' profitti si riserba la facoltà, di far assicurare il suo capitale; ed anche il premio della prima assicurazione, specialmente in tempo di guerra, in cui il premio è più forte a ragione de' rischi, ed in cui i profitti ancora crescono in proporzione. Allora chi dà, ha dritto di unire al suo capitale il costo dell'assicurazione, l'abbia egli fatto effettivamente assicurare, o abbia presa sopra di sè l'assicurazione, e di prelevare il tutto sul prodotto della vendita, come formando per lui uno stesso capitale. Ma se ha mancato di fare questa riserva, l'assicurazione che potrà far fare, sarà per suo conto particolare. Qualche volta colui che riceve è espressamente incaricato di fare i cambî sullo stesso bastimento, come ancora di rinviare o riportare in natura le mer-

canzie, che non potrà vendere. Altra volta senz' essere molestato sul prezzo, gli è vietato di vendere a credito, come pure di riportare alcuna mercanzia invenduta. Queste per altro non sono che clausole particolari, e ve ne possono essere molte altre.

§. 8. La regola comune è, che chi riceve, debba vendere al prezzo il più vantaggioso, e non riportare alcuna mercanzia in natura, anche quando fosse obbligato a vendere al di sotto del prezzo della fattura. Quando ai cambi, ei deve regolarmente farlo con lo stesso bastimento, purchè si possa diversamente, dee profittare di quel bastimento che mette prima alla vela, dopo che a riscossi i prezzi di vendita, se resta per lungo tempo ne' luoghi. Questi cambi debbon farsi, per quanto si può, con mercanzie del paese, altrimenti in denaro.

§. 9. Se ha vendute mercanzie a credito, e non abbia avuto tempo di fare, prima della sua partenza, la discussione di ciò ch' era dovuto, dee nel suo ritorno rimettere al datore della paccottiglia i documenti giustificativi di queste vendite, i nomi de' compratori, lo stato delle mercanzie vendute, e del prezzo delle fatte vendite.

§. 10. Colui che dà la paccottiglia a vendere *a metà profitto*, intende, che questa non pagherà alcun nolo, purchè colui che la prende ordinariamente ha il suo porto per mezzo. Ma se non ne ha, e l'armatore scoprendo la paccottiglia pretende, e con il fatto esigge il nolo come ha il dritto, questo debbe esser sofferto in comune da chi dà, e da chi riceve la paccottiglia, primieramente su' profitti, e se non ve ne sono, su' beni di chi la riceve per la sua tangente, a meno che non abbia dichiarato falsamente di avere il suo *porto permesso* nel qual caso deve solo sopportare il nolo, il che è evidente. Ritorniamo ora al nostro articolo da cui ci siamo scostati un momento per parlare delle paccottiglie.

§. 11. L'articolo adunque 239 del nostro codice di commercio porta che il capitano e le persone dell'equipaggio non potranno caricar per conto loro, o per altri, merci sul legno, non solo senza pagar nolo, ma neanche senza permesso de' proprietari. Con questa dichiarazione il codice consacra l' osservazione di Valin, quale rifletteva, che anche pagando il nolo, le persone del bastimento, non possono caricare tante mercanzie quante ne vogliono; perchè i proprietari lo debbono caricare essi, e niuno può mettervi mercanzie in lor pregiudizio, e senza il loro consenso.

Essendo il capitano risponsabile in faccia a' noleggiatori, al caricante, ed al proprietario del legno, era giusta tale disposizione di divieto, altrimenti la nave sarebbe stata ingombrata. Havvi un'altra ragione simile a quella pel capitano circa la detta proibizione, mentre questi porterebbe naturalmente più cura alle sue merci, che a quelle de'caricanti; quindi i danni, che potrebbero esservi per queste, andrebbero a risentirsi dagl'interessati, fra'quali vi sarebbe l'armatore, quale è tenuto rispondere de' falli del capitano.

Osserviamo unitamente con il sig. Locrè, che l'art. 239 dice, *senza la permissione dei proprietari*. Quindi è da ritenersi che se il legno ha vari proprietari, ed un solo accorda il permesso, ciò non metterebbe il capitano in salvo, nè tampoco sarebbero sicure le persone dell'equipaggio.

§. 12. Non basta adunque che il capitano paghi il nolo delle merci, che vuol caricare sul legno, fa d'uopo ancora che ne ottenga l'autorizzazione dall'armatore. Se il capitano diversamente operasse, le merci sarebbero confiscate a profitto dell' armatore: è una conseguenza derivante dalla frase dell' articolo 239 del nostro codice, *sotto alcun pretesto*. D'altronde ciò è conforme alle disposizioni dell'art. 227, e vi ha ugual ragione di decidere lo stesso.

§. 13. Infatti allorchè nell'art. 227 la legge vieta al capitano che naviga a profitto comune di fare il commercio per proprio conto, salvo convenzione contraria, ciò è precisamente affinchè egli non trascuri l'amministrazione principale per occuparsi degl'interessi particolari. Or qui regge lo stesso motivo, giacchè il capitano è quasi sempre amministratore del carico, sebbene non navighi a profitto comune. Se adunque egli potesse a volontà caricare delle merci sul bastimento, vi nocerebbe con la concorrenza

*

alla vendita del carico, e si occuperebbe certamente, come si è già detto, più degl'interessi propri che di quelli del carico, che riflettono l'armatore. Inoltre il capitano col non caricare per conto del committente la totalità del bastimento, una porzione del quale venisse caricato dalle sue proprie mercanzie, potrebbe nel ritorno cagionargli dei pregiudizi considerabili.

A tal riguardo il Tribunale sulla dimanda dell'armatore, debbe severamente giudicare della confisca; tanto più che essa è pronunziata dall'art. 13 della Società Teutonica, anche contro il padrone, o capitano, che avrà caricato merci con il solo consenso di uno de' proprietari del bastimento (1).

§. 14. E da osservarsi però, che se pel contratto avuto tra i proprietari del legno, o armatore, con il capitano, o maestro, e la gente dell'equipaggio, vi sia quello, patto concesso per la *portata*, *ordinario*, *cantorata ec.*; e l'armatore non abbia lasciato nel bastimento luogo sufficiente per caricarvi le merci de' marinari (2) allora esso armatore è tenuto ad una indennità verso costoro, giacchè questa è una condizione, ed una parte del prezzo dell'arrolamento.

§. 15. Or siccome le persone di mare abusano sovente della *portata permessa*, eccedendo nella facoltà loro concessa dalle convenzioni dell'arrolamento, gli armatori accorti fan giungere spesso la precauzione al punto di toglier loro *qualunque portata permessa*, stipulando espressamente la confisca di tutte le merci caricate senza permissione. Valin si duole anche di alcuni proprietari di bastimenti, quali parte di essi, comunque avessero una piccola porzione sul bastimento, favoriscono essi stessi la paccottiglia, quindi è di avviso che costoro debbono del pari soggiacere alla pena della confisca.

Noi abbiam veduto, che nell'uso, siccome dice Pothier, si tollera, che le persone di mare collochino nelle loro casse per quanto è la capacità di queste, delle mercanzie e delle altre cose, diverse dalle loro bagaglie e dagli effetti di loro necessità. Questa tale tolleranza però non è ammessa, dice lo stesso scrittore, in caso di corso marittimo, perchè il timore di esporre ad esser presi oggetti preziosi, potrebbe impedire di attaccare il nemico con sicurezza. Viemaggiormente non avrebbe esso luogo, se gli oggetti caricati, potessero compromettere la sicurezza della nave.

(1) Ved. il sig. Boucher sull'art. 251 del Codice francese.

(2) Badisi, che quando si parla di *marinari*, s'intende e comprendesi sotto tal nome ogni persona nautica del legno, dal capitano all'ultimo mozzo. Targa cap. 17, *Azzuni, parola marinaro*, e la l. 1, §. 2, *ff. nautae*.

Art. 240. Se il viaggio è frastornato per fatto dei proprietarii, del capitano e dei noleggiatori prima della partenza del bastimento, i marinari arrolati a viaggio o a mese, debbono esser pagati delle giornate da essi impiegate ad allestire il bastimento, e ritengono per indennità le anticipazioni ricevute.

Se le anticipazioni non sono state pagate, essi ricevono per indennità un mese dei loro salarii convenuti.

Se il viaggio è frastornato dopo la partenza del bastimento, i marinari salariati a viaggio sono pagati per intero secondo i termini della loro convenzione.

I marinari salariati a mese ricevono i loro salarii stipulati per lo tempo che hanno servito, ed inoltre per indennità la metà dei loro salarii per lo resto della durata presunta del viaggio per cui si erano arrolati.

I marinari salariati a viaggio, o a mese ricevono inoltre la spesa per lo ritorno sino al luogo della partenza del bastimento, eccetto il caso, che il capitano, i proprietarii, o i noleggiatori o l' uffiziale di amministrazione loro procurino l' imbarco sopra altro bastimento di ritorno al detto luogo della loro partenza.

Sommario.

1. — D'onde è stato formato tale articolo.
2. — L'ingaggiamento dei marinari può variare indipendentemente dalla loro volontà.
3. — Cosa intendesi per interrompimento di viaggio.
4. — Tal'interrompimento di viaggio chi l'occasiona.
5. — Disposizione della legge in caso d'interrompimento.
6. — Principii generali del contratto di locazione, adattabili nella specie.
7. — Principii particolari che devono esser di guida nel contratto di locazione marittima.
8. — Contro chi il marinaio può esercitare la sua azione.
9. — Parere del signor della Porta sul calcolo a farsi in mancanza di anticipazione.
10. — L'indennità alle persone di mare gli è dovuto comunque l'interrompimento non gli apporta verun pregiudizio.
11. — Perchè dalle leggi di eccezione nel rincontro, non vengono adottati gli stessi principii del dritto comune.
12. — Le persone di mare arrollate a viaggio in caso d'interruzione, dopo il viaggio incominciato, vengon pagate a norma dello stipulato.
13. — Regola per le persone arrollate a mese.
14. — Ragione della differenza del pagamento per le persone arrollate a mese, da quelle arrollate a viaggio
15. — Desiderio di Valin su l'oggetto.
16. — Osservazione di Locrè su l'oggetto.
17. — Opinione nostra, uniforme a quella dell'oratore del governo sull'esposizione dei motivi del codice di commercio francese.
18. — Quando reputasi incominciato il viaggio.
19. — Se il viaggio viene interrotto dopo la partenza, le persone di mare han dritto a pretendere altro oltre quello stabilito finora.
20. — Come viene regolata la spesa di ritorno per la gente di mare.
21. — Come regolarsi nel caso d'interrompimento di viaggio occasionato da ribellione della gente di mare istessa.

22. — Dimostrazione che il capitano non va compreso nelle disposizioni dell'art. 240 del codice di commercio.
23. — Dritto del capitano a pretendere nel casi che vien congedato dopo cominciato il viaggio, o prima della partenza.

COMENTO

§. 1. Questo trascritto articolo prende origine dall'art. 3 del tit. 4, lib. 3 dell'ordinanza francese del 1681 che gli autori del Codice di commercio si applicarono a rettificare ed a schiarire. In fatti Valin si lamentava che la disposizione dell' ordinanza non era abbastanza chiara, e che le proporzioni non v'erano ben mantenute tra l'arrolamento dei marinari a viaggio; e quello a mese: cose che aprivano l'adito a frequenti litigi, all' esito de' quali tanto l'attore, che il convenuto risultavan dolenti.

Ora però questi difetti si trovano corretti dal testo del Codice di commercio con l'articolo 240.

§. 2. Prima però di entrare in materia è necessità tener presente.

Che l'incaggiamento delle persone dell' equipaggio può essere sciolto, prolungato, o accorciato di tempo per motivi indipendenti dalla loro volontà. Ovvero esse han potuto prestare la loro opera, i loro servizi più o meno di quello, che avevano pattuito.

Quindi la legge determina l' ammontare de' salari, ed in questo trascritto articolo prevede i seguenti casi — 1. Il rompimento di viaggio—2. Il suo ritardo.

§. 3. Il legislatore per favorire sempre più la navigazione ha accordato immensi vantaggi, grandi benefizi alla gente dell'equipaggio, come man mano esponendo le cause verrà dimostrato.

§. 3. Dicesi *rompimento di viaggio* e consiste a non fare la spedizione progettata, o a non continuare quella che è principiata.

§. 4. Tal *rompimento di viaggio* ha luogo per volontà de' noleggiatori (1), dell' armatore, o del capitano, e può avverarsi per forza maggiore. Tanto questo che quello, possono accadere prima o dopo la partenza del legno.

§. 5. Premesso ciò è da ritenersi, giusta il disposto della legge, che se il viaggio è frastornato prima della partenza, le persone dell'equipaggio arrollate a mese e a viaggio debbono esser pagate delle giornate da essi occupate per allestire il bastimento, ritenendo inoltre a titolo d'indennità le anticipazioni che loro fossero state fatte. Che se poi tali anticipazioni non avranno avute, la indennità è di un mese di salario. (Tanto contiene il 1° e 2° comma dell'art. 240). Indennità che è sempre dovuta, ancorchè le persone trovassero ad impiegare la loro opera in un altro bastimento.

Se il rompimento è frastornato dopo la partenza, e le persone dell'equipaggio sono salariate a viaggio, sono pagate per intero, secondo i termini della loro convenzione. Se sono arrollate a mese ricevono il salario stipulato per lo che hanno servito, ed inoltre la metà de' loro salari per lo resto della durata presenta del viaggio per cui si erano arrollate. Tanto quelle arrollate a viaggio, che a mese, ricevono ancora le spese per lo ritorno fino al luogo donde è partito il legno; eccetto quando il capitano, l' armatore, il noleggiatore, o l'uffiziale di amministrazione loro procurino l' imbarco sopra altro bastimento di ritorno al luogo suddetto. (Tanto si rinviene nel 3 4 e 5 comma dello stesso art. 240). Nelle ipotesi adunque, sopra indicate, è sempre dovuta un'indennità a' marinari secondo i diversi casi in esse dichiarate.

§. 6. Secondo i principi generali del contratto di locazione, il conduttore, che durante una parte del tempo, pel quale una cosa gli si è stata data in fitto, o durante l'intero tempo dell'affitto, o per tutto il tempo della locazione non ha goduto di tal cosa, non è in

(1) *Noleggiatori*, sono coloro che prendono in fitto il bastimento, sia per riporre roba, sia per trasportar persone, sia per andar in corso, sia per qualunque uso.

alcun modo sciolto dall'obbligo di pagare il prezzo del fitto, allorchè il non godimento è derivato dal suo proprio fatto. Ciò ha luogo, quando anche se gli sia impedito di goderne, qualora l'impedimento venga da lui (1).

§. 7. Nella specie particolare della locazione delle persone di mare, è necessario distinguere i veri casi ne' quali il capitano, per proprio fatto, o per fatto de' suoi commettenti, non ha goduto de'servigi, che gli avean dato in fitto le persone di mare.

Si è già veduto che se il viaggio interrotto prima della partenza del bastimento, i marinari arrollati *a viaggio o a mese*, sono pagate delle giornate da esse impiegate all' allestimento del bastimento, e ritengono inoltre per indennità le anticipazioni ricevute. Se non hanno ancora ricevuto anticipazioni, la indennità è di un mese de' salari convenuti.

In quest'ultimo caso è facilissimo, e non può esservi imbarazzo se i marinari sono arrolati a mese. Ma se sono arrolati a viaggio, che cosa mai deve ricevere ciascun uomo di mare? Egli deve anche avere un mese dei suoi salari, giacchè il codice non fa distinzione, e la sua disposizione è generale.

§. 8. In questi casi il marinaro può esercitare la sua azione contro il capitano, o l'armatore, salvo a costoro il regresso contro il caricante, o il noleggiatore se per fatto suo il viaggio era stato interrotto. Non possono obbligarsi ad agire contro i caricanti che sono loro ordinariamente sconosciuti.

Noi siamo del parere del signor della Porta per quanto riflette la mancanza di anticipazione, e sul modo che si dee calcolare quale doveva essere la durata ordinaria e comune del viaggio proposto, ripartire per ciascun mese di tal durata la somma stabilita, e dare il valore di un mese.

§. 10. Questa indennità è dovuta alle persone di mare, anche quando l' interruzione del viaggio non cagioni loro alcun pregiudizio, come per cagion d'esempio, se sono subito arrolate per un altro viaggio. È una specie di pagamento convenzionale per i danni che corrono rischio di soffrire: di modo che, se ne risultassero per essi, de' maggiori, eglino nulla di più potrebbero domandare (1).

§. 11. Nella terza regola, *stricto jure*, secondo i principi del dritto comune, consagrati dall'art. 1640 delle leggi civili, si dovrebbe pagare alle persone di mare, nella presente ipotesi, tutto il loro salario; ma si è considerato che i marinari potevano facilmente trovare ad arrolarsi per un altro viaggio, e non sarebbe equo che eglino si facessero pagare per intero il salario de' loro servigi. In questo caso il legislatore ha preso un mezzo termine sanzionato dalla ragione e dalla giustizia.

§. 12. Se accade che il viaggio sia interrotto dopo essersi incominciato, le persone di mare *arrolato a viaggio* sono pagate per intero a' termini della convenzione, e non hanno allora alcuna giornata da reclamare. L'uso è, che l'uomo di mare, il quale riceve tutt'i suoi salari, sia obbligato, per il semplice suo nutrimento a lavorare all' allestimento del bastimento.

§. 13. Le persone di mare *arrolate a mese* ricevano i loro salari pel tempo durante il quale hanno servito, ed inoltre, come indennizzazione, la metà de' loro stipendi pel rimanente della durata presunta del viaggio, per lo quale essi erano obbligati, imputando ciò che hanno ricevuto per anticipazioni.

§. 14. La ragione per cui le persone di mare *arrolate a mese* non hanno che la metà dei loro stipendi, nel mentre quelle *arrolate a viaggio* gli hanno interi, si è che queste ultime, avendo convenuto una somma unica, vi hanno dritto appena incominciato il viaggio, qualunque ne sia la durata e l'armatore non può, per solo fatto proprio, esimersi da tale obbligazione. Ma quando le persone di mare sono *arrolate a mese*, la durata del viaggio ne regola lo stipendio: esse non possono adunque reclamare, sotto questo titolo, che i salari corrispondenti al tempo del loro servizio. Il sovrappiù che lor si accorda è per essi una specie d'indennizzazione.

§. 15. Però Valin voleva che in ambo i

(1) Ved. Pothier, Trattato del contratto di locazione n. 142.

(1) Ved. Pothier, locazione dei marinari, n. 199 e 200.

casi il marinaio ricevesse i suoi stipendi per intero, poichè pareva a lui, che la condizione dell'uomo di mare dovesse essere la stessa nelle due specie. Ciò é giusto per colui il quale è *arrolato a viaggio*, perchè, nel convenire una data somma, egli è divenuto creditore della totalità della somma stipulata; essa era determinata, e non poteva diminuire, ove il viaggio si fosse realizzato: perdila sarebbe adunque per lui tutto quel che se gli toglierebbe. Ma il marinaro *arrolato a mese* ha soltanto convenuto lo stipendio di un mese.

§. 16. Da quel momento la somma che riceverà definitivamente è incerta, e dipende dalla durata del viaggio, che il proprietario o il suo capitano può prolungare o abbreviare a piacere, senza che in quest' ultima circostanza il marinaro abbia a dolersi. Così, siccome osserva molto assennatamente il signor Locrè su l'art. 262 del Codice francese pari al nostro art. 240, con l' accordare al marinaro *arrolato a mese*, nel corso d'interrompimento del viaggio, la totalità de' suoi stipendi, se gli darebbe forse più di quel che avrebbe ottenuto per i suoi servigi, ove il viaggio si fosse effettuato.

Era adunque necessario estimare i lucri che gli avrebbe verisimilmente potuto fare; e non portare al di là la indennizzazione.

§. 17. Diciamolo con l'oratore del governo (esposto de' motivi), questa disposizione della legge nuova ha fatto conciliare ciò che la umanità e la giustizia prescriveva in favore delle persone di mare con i giusti riguardi dovuti agl' interessi de' proprietari de' bastimenti, i quali in simil caso, non possono allontanarsi dall' interesse stesso della navigazione.

§. 18. Si riguarda il viaggio incominciato, dice Valin, quando il vascello ha messo alla vela, ed ha fatto rotta almeno per 24 ore.

§. 19. Nel caso d'interrompimento del viaggio dopo la partenza, oltre alla indennità conceduta alle persone di mare arrolate a viaggio o a mese, l'art. 240 del Codice accorda loro anche la spese necessaria per ritornare al luogo della partenza del bastimento, purchè il capitano, i proprietari, o i noleggiatori, o pure l'ufficiale di amministrazione non procuri loro l' imbarco sopra un altro bastimento di ritorno al luogo della partenza.

§. 20. Questa spesa di ritorno si riduce, secondo il grado delle persone dell'equipaggio, ad una certa somma per ogni miglio di distanza dal luogo, ove il bastimento si ferma, sino a quello donde si è partito.

Ma i regolamenti di amministrazione e di polizia marittima vogliono, che per quanto è possibile, sia sempre preferita la via di mare per rimandar le persone dell'equipaggio ai loro paesi. In questo caso, se esse ricevono de' salari sul bastimento che le trasporta, il padrone non deve loro alcuna spesa di ritorno; ma se non vi sono state ricevute che con la qualità di passaggieri, il padrone che le ha rimandate paghera le spese del loro passaggio e della loro sussistenza.

Allorchè il bastimento sul quale sono rimandate non va precisamente al luogo donde è partito il bastimento al servizio del quale si erano arrolate le persone dell'equipaggio, oltre al passaggio per mare ed al nutrimento, han diritto anche alle spese di viaggio per terra ed al luogo, ove le avrà disbarcate il bastimento sul quale si rimandano, sino al luogo della loro dimora (1).

§. 21. Se mai la ribellione delle persone di mare potesse essere legittima, noi parleremmo di un sol caso nel quale l'interruzione del viaggio vien cagionata da loro. Ed è quello in cui, ricusando di continuare il cammino, esse, a malgrado del capitano, ricondurrebbero il bastimento al luogo della partenza, o vero constrignerebbero tal capitano, sia a ricondurlo, sia a disbarcare prima di giugnere al luogo destinato. Però le circostanze di un simile avvenimento dovrebbero essere calcolate da' tribunali, giacchè, ove esso fosse conseguenza di una condotta irregolare, impossibile a presumersi in un capitano, questi sarebbe dichiarato risponsabile del rifiuto di servire, fatto dal suo equipaggio. Nel caso contrario sarebbe una di-

(1) Vedi l'ordinanza del Re del 1 agosto 1746, riportate da Valin su l'art. 10 titolo degli stipendii dei marinari.
Dec. del 26 marzo 1804.

subbidienza punibile o con condanne pecuniarie contro i ribelli, e con pene correzionali, o anco corporali ed infamanti, se vi fosse luogo. Ma allora questo avvenimento di forza maggiore servirebbe di scusa all'armatore contra i terzi interessati.

§. 22. In fine, noi facciamo osservare, che il capitano non è punto compreso nelle disposizioni dell'art. 240, il quale, sotto il nome di marinari, intende solo parlare delle persone dell'equipaggio; e ciò per due ragioni; la prima, perchè il capitano è qui messo in opposizione con i marinari, poichè si prevede il caso in cui il viaggio fosse interrotto per fatto suo: la seconda, perchè, ai termini dell'art. 205, il proprietario può congedare il capitano senza indennità, se non vi è stata convenzione contraria.

Il capitano non potrebbe adunque reclamare una indennizzazione, che dal noleggiatore, ove il fatto di questo avesse cagionata l'interruzione del viaggio.

§. 23. Però, se il capitano è congedato dopo incominciato il viaggio, egli, oltre agli stipendi che gli sono dovuti sino a quell'epoca, ha diritto a pretendere le spese di ritorno, siccome abbiamo già avuto occasione di fare osservare precedentemente. Lo stesso deve essere per le giornate impiegate all'armamento del bastimento, se il capitano è congedato prima della partenza.

In generale, gli armatori sono oltremodo circospetti su questa facoltà di congedare il capitano, che vien loro accordata dalla legge. Non vi ha che delle gravi circostanze che possono spingerli ad estremità così spiacevoli.

Art. 241. Se vi è interdizione di commercio col luogo a cui il bastimento era destinato di andare; o se il bastimanto è arrestato per ordine del governo prima d incominciarsi il viaggio non si deve altro ai marinari, che il pagamento delle giornate impiegate ad allestire il bastimento.

Art. 242. Se la interdizione di commercio, o l' arresto del bastimento accade durante il corso del viaggio, nel caso d' interdizione i marinari saranno pagati a proporzione del tempo che avranno servito; nel caso di arresto il salario dei marinari arrollati a mese corre per metà durante il tempo dell' arresto.

Il salario dei marinari arrolati a viaggio è pagato, secondo i termini del loro arrolamento.

Sommario

1. — Quando interviene l'interdizione di commercio.
2. — Niuno è tenuto rispondere degli accidenti in questo caso.
3. — Quando l'interdizione sopravviene prima del viaggio. non si deve salario alcuno a tutti, meno che la giornata impiegata all'allestimento del legno.
4. — Quando questo articolo è inapplicabile.
5. — Dimostrazione della frase non doversi alcun salario, che dipende dalle leggi civili.
6. — Sentimento di Pothier sull' oggetto.
7. — I principii di Pothier sono applicabili tanto al contratto di locazione di spese delle persone di mare, come per altre locazioni con taluna eccezioni per la prima.
8. — L'art. 241 del Codice di commercio riunisce gli art. 4 5 dell' ordinanza di marina francese.
9. — Differenza dell'interdizione di commercio in tempo di pace, da quella in tempo di guerra.
10. — Interdizione di commercio per causa di blocco, ove il bastimento è diretto.
11. — Opinione di Valio e di Locrè,
12. — Qual' è il dovere di un capitano nel caso l'interdizione di commercio avvenga prima di mettere vela.
13. —Quid, se l'interdizione è sopraggiunta dopo la partenza.
14. — Conseguenza della forza maggiore dirimpetto alla gente di mare, prima, e dopo la partenza.
15. — Ciò che spetta alla gente di mare nel caso che il viaggio è arrestato prima del viaggio principiato..
16. — Distinzione che fanno gli autori degli arresti per ordine del principe, e spiega analoga.
17. — Differenza tra *la presa, e l'arresto del principe.*
18. — Qual'è l oggetto della *presa,* e quello *dell'arresto del principe*
19. — Distinzione della interdizione di commercio col luogo per lo quale il bastimento è diretto, o semplicemente per lo arresto del principe,
20. — Osservazione di Pothier, per la paga dei marinari durante il tempo della detenzione del legno.
21. — La nuova legge e l'antica ha conciliato nel rincontro gl' interessi dei marinari, e quelli dei padroni; o noleggiatori.
22. — Differenza per il marinaro arrollato a viaggio,
23. — Perchè non è riducibile il salario della gente di mare imbarcata a viaggio nel caso di forza maggiore? Perchè trattasi di contratto aleatorio.
24. — Ragioni date dalla commissione legislativa.

COMENTO

§. 1. L' interdizione di commercio accade o per una dichiarazione di guerra, o per rappresaglie, o per una proibizione di commercio in tale o tale altro sito sia per ragione di

una peste, sia per qualunque altra cagione, ed anche senza altro motivo, che per volontà del principe.

§. 2. Questo frastornamento di viaggio, accade per caso fortuito e forza maggiore, senza il fatto e la colpa del proprietario del bastimento, nè del maestro nè del noleggiatori o mercanti. In conseguenza è giusto, che essi non rispondano di simili accidenti.

È lo stesso in caso di arresto, vale a dire, quando per ragione di una guerra, sia dichiarata, sia preveduta, i vascelli sono arrestati per ordine del Sovrano.

§. 3. Se ciò accade prima che il viaggio sia principiato, non si deve salario alcuno al capitano, ai marinari ed alle persone dell'equipaggio; perchè questi articoli li comprende ancora tutti, e ciò senza distinzione tra l'arrolamento a mese e quello a viaggio.

Non si dovranno ad essi, che le giornate impiegate all' allestimento del bastimento, come si è già detto.

§. 4. Fa d'uopo per altro osservare che nella specie trattasi di un'interdizione di commercio precisamente con il luogo della destinazione del bastimento. Se vi è interdizione di commercio con un'altro paese, questo non sarà un mezzo sufficiente per rompere il viaggio in pregiudizio de' marinari, perchè secondo l' art. 267 di questo libro, non è l'interdizione, ma l' interdizione col luogo stesso della destinazione, che risolve i contratti di noleggio. Quindi il viaggio non può mancare allora, se non per fatto del proprietario o dei noleggiatori di concerto con lui. In tal caso l'applicazione di questo articolo non ha luogo.

§. 5. La frase non doversi alcun salario è una conseguenza del principio delle leggi civili relativamente alla locazione, secondo il quale, il conduttore non debbe alcun estaglio allora quando il locatore non gli ha fatto godere della cosa locata, qualunque ne sia la causa, come risulta dall' art. 1568 delle nostre vigenti leg. civ. così espresso.

» Se durante l'affitto, la cosa locata venga » totalmente distrutta per caso fortuito, il » contratto è sciolto *ipso jure*: se è distrutta » soltanto in parte, il fittajuolo può a norma » delle circostanze domandare o la diminu» zione del prezzo, o lo scioglimento del con» tratto, in ambo i casi, non si dà luogo a » veruna indennità ».

§. 6. Nella locazione delle opere, allorchè quegli che ha dato in fitto la sua opera è stato, per qualche forza maggiore, impedito a prestarla, quello al quale l'avea data in fitto è sciolto dall' obbligazione di pagare lo stipendio, o interamente, se non ha ricevuto alcun servizio, o in proporzione del tempo per il quale il locatore è stato nella impossibilità di prestarlo (1).

§. 7. Questi principi sono applicabili così alla locazione delle persone di mare, come alle altre locazioni, soffrono nulladimeno delle eccezioni che sono particolari a questa specie di locazione. Noi le faremo osservare nel percorrere i veri casi di forza maggiore, i quali possono mettere un uomo di mare nell'impossibilità di prestare i suoi servigi in parte o per intero.

§. 8. L'art. 241 del nostro Codice ha racchiuso nelle sue disposizioni i due primi di questi casi, cioè a dire la interdizione di commercio col luogo che è il termine del viaggio, e l'ordine del principe. Questo articolo è così concepito: «Se vi è interdizione di commercio » col luogo ove il bastimento era destinato » di andare, o se il bastimento è arrestato » per ordine del governo prima di cominciare il viaggio, non sono dovute ai marinai » che le giornate impiegate ad allestire il » bastimento ».

Questa compilazione, la quale riunisce gli art. 4 e 5, titolo degli stipendi de' marinari, dell' ordinanza della marina, è chiara, è precisa.

§. 9. La interdizione di commercio come si è veduto nel principio del comento di questo articolo avviene, o per dichiarazione di guerra, o per rappresaglie, o pure per la proibizione di commerciare in un tal luogo per motivo di peste o altro, senza altra ragione che la volontà del principe. Pur nondimeno delle ostilità cominciate e notorie, benchè senza formale dichiarazione di guerra, constituiscono col fatto una interdizione di

(1) Ved. Pothier contratto di locazione, n. 165, e 166.

commercio. In tempo di pace la interdizione di commercio dee senza dubbio esser formale;ma se la guerra si accende con atti di ostilità o di rappresaglie, vi è assoluta interdizione di commercio, e quindi luogo all' applicazione dell'art. 241.

§. 10. Lo stesso sarebbe del caso in cui fosse bloccato il porto, ove è diretto il viaggio: giacchè ogni bastimento spedito per un luogo bloccato, è, secondo il dritto comune dell' Europa, soggetto di esser preso dalla potenza che ha dichiarato il blocco.

§. 11. Però, seguendo il parere di Valin, noi osserviamo col signor Locrè, che la interdizione di commercio non annulla gl' impegni contratti, se non quando colpisce il luogo per il quale il bastimento è destinato, perchè allora soltanto essa rende impossibile il viaggio. In fatti, se in tempo di pace la interdizione riguardasse un altro luogo, il viaggio non ne sarebbe nè anche disturbato, solo si renderebbe più difficile, ove tale interdizione fosse conseguenza di una guerra; ma non sarebbe giammai un sufficiente motivo per rescindere le convenzioni in pregiudizio de' marinari. Al contrario, il viaggio non potrebbe allora mancare, che pel fatto del proprietario, del capitano de' noleggiatori,e sarebbe quindi da applicarsi l'art.240 del Codice di commercio (1).

§. 12. Se la interdizione di commercio avvenisse prima della partenza del bastimento il capitano dovrebbe interrompere il viaggio, e non mettere alla vela, onde non compromettere gl'interessi del bastimento, e del suo carico. D'altronde, nè l' armatore nè i noleggiatori o caricanti possono costringere si lui, che l'equipaggio a partirsi. Gli uni e gli altri hanno dritto a negarvisi,perchè,nell'obbligarsi, eglino non hanno inteso mettere a rischio la loro vita, e la loro libertà, o pur correre de' perigli che non potevano essere preveduti.

§. 13. Se il bastimento si fosse partito, il capitano dovrebbe prendere tutt'i mezzi che gli detterebbero la prudenza e lo stato della sua situazione, sia per ritornare, sia per rendersi al luogo della sua destinazione, sia per dirigersi verso il porto più vicino al porto bloccato, qualora questo fosse il luogo della sua destinazione. In tutt'i casi il capitano dee seguire le instruzioni che gli sono state o che gli sarebbero date (1).

§. 14 Siccome la interdizione di commercio è un avvenimento di forza maggiore,che non può imputarsi ad alcuna delle parti contraenti, così, *se essa ha luogo prima del viaggio incominciato*, non è dovuto alle persone di mare alcun danno interesse, elleno possono solo reclamare le giornate da loro impiegate all'allestimento del naviglio, come si è veduto; quali giornale debbono assolutamente esser pagate, quando anche per effetto del disarmo del bastimento, il lavoro delle persone di mare non giovasse più; egli è sufficiente, per dare luogo al pagamento, che tal lavoro sia stato fatto con ordine del padrone; veggasi su l'oggetto il seguente art.1102 delle leggi civili espresso ne' seguenti termini:

« Il debitore non è tenuto a verun danno-» interesse,quando per forza irresistibile, o » per caso fortuito fu impedito di dare, o di » far quello che si era obbligato di fare»(1).

§. 15. Lo stesso è pel caso in cui il viaggio è arrestato per ordine del principe o di un governo, *prima del viaggio incominciato*. In questa ipotesi non sono dovute alle persone di mare, che le giornate impiegate ad allestire il bastimento.

§. 16. Gli autori distinguono tre specie di arresti del principe: *l' arresto del principe* propriamente detto; *l'angaria* (l'angarie), e la *serratura de' porti* altrimenti detta *embargo*.

L'arresto del principe è quello, che un sovrano amico,per pubblica necessità,*e fuori delle circostanze della guerra*, fa di un bastimento o di tutt' i bastimenti che si trovano in un porto o di una rada di suo dominio.

(1) Vedi Valin su l'art. 4 titolo dei salarii dei marinari, ed il signor Locrè su l'art. 253 del Codice francese.

(1) Argomenti tratti dag'l art. 376 e 268 del Codice Francese corrispondenti agli art. 357 e 269 del nostro codice di commercio.

(2) Ved. Pothier, *locazione dei marinari*, n. 160. Deliberazione del Consiglio di Stato del 20 mag. 1740 riportate da Valin su l'art. 4 titolo *dei salarii*.

L'angaria è la obbligazione che un principe impone a'bastimenti arrestati ne'suoi porti o nelle sue rade di trasportare per lui, in tempo di qualche spedizione, de'soldati, delle armi, e delle altre munizioni da guerra.

L'embargo è la proibizione di lasciar uscire da'porti i bastimenti nazionali o stranieri, o solamente gli uni o gli altri, ovvero quelli di una certa nazione.

§. 17. La giurisprudenza in tutti questi casi è retta dalle medesime regole. Noi avremo occasione di parlar più ampiamente dell'arresto del principe, allorchè tratteremo de' *contratti di noleggio*, e delle *assicurazioni*. Ma sin da questo momento si vede la differenza che passa tra la *presa*, e l'*arresto del principe*, che spesso sono stati confusi.

§. 18. Nella *presa* si ha per oggetto di appropriarsi la preda; nell'*arresto del principe* si ha intenzione o di rendere in seguito libera la cosa arrestata, o di pagarne il valore. Se accadesse che il bastimento arrestato non fosse nè renduto libero, nè pagato, l'avvenimento non lascerebbe di essere un arresto del principe, perchè il carattere di qualunque cosa dipende dal fine, almeno apparente, per il quale essa era stata impiegata.

§. 19. Ma se l'interdizione di commercio o l'arresto del principe accade *durante il corso del viaggio*, allora esiste un servizio fatto in parte; le persone dell'equipaggio sono in mare, e non possono facilmente ritornare al luogo dell'imbarco. Non si posson più applicare con giustizia le regole stabilite per la ipotesi in cui l'ostacolo sorviene *prima che il viaggio sia incominciato*. Però in questo caso, fa d'uopo distinguere coll'art. 242 del codice di commercio.

O vi è interdizione di commercio col luogo pel quale il bastimento è destinato, o vi è semplicemente arresto del principe.

Se nel corso del viaggio vi ha interdizione di commercio, le persone di mare sono pagate in proporzione del tempo durante il quale avranno servito, senza far distinzione dell'arrolamento a viaggio o a mese. La impossibilità di eseguire le convenzioni non può avere effetto che per l'avvenire; ma non potrebbe cancellare il servizio già fatto.

Sotto un altro rapporto l'interdizione di commercio è un caso fortuito di cui niuno è tenuto; i marinai non possono perciò pretendere alcuna indennità; eglino sono soltanto ammessi a reclamare la parte di stipendio che è loro dovuta a ragione del servizio già scorso, cioè del tempo da loro passato a bordo. Per gli stessi principî il noleggiatore non deve secondo l'art. 289 del nostro codice di commercio, che il nolo dell'andata, se vi ha interdizione di commercio, e se il naviglio è obbligato a ritornare.

Se al contrario vi ha *durante il corso del viaggio* arresto del principe, non si possono applicare le regole ora spiegate; giacchè l'arresto del principe altro non è se non una sospensione, che non annulla le obbligazioni, siccome le annulla la impossibilità di eseguirle. Allora, quando il marinaio si è arrolato *a mese*, il suo stipendio corre per metà durante il tempo dell'arresto.

§. 20. Il servizio del bastimento, essendo durante il tempo della sua detenzione molto minore del servizio che si fa nel viaggio, osserva Pothier, non esser giusto che il marinaio riceva una egual paga sì per i mesi di detenzione, che per i mesi del viaggio; altrimenti, egli profitterebbe della sventura del padrone, il quale, benchè soggetto a molte spese, non ha alcun noleggio per il tempo della detenzione.

§. 21. D'altronde, il marinaio ha sempre un servizio da prestare, comecchè il bastimento sia arrestato, e sarebbe ingiusto che egli facesse questo servizio pel solo nutrimento. La nuova legge, del pari che l'antica, ha dunque preso un temperamento che concilia tutt' i principî e tutte le considerazioni, facendo pagare al marinaio, durante il tempo dell'arresto, la metà del suo stipendio; il che non gl'impedisce di guadagnare in seguito la totalità del suo salario per i mesi della sua permanenza in mare, dopo che l'arresto sarà cessato (1).

§. 22. Non è lo stesso pel marinaio arrolato *a viaggio*: il suo stipendio è pagato *al termine del suo arrolamento*.

(1) Vedi Pothier, *locazione dei marinari*, n. 62. Valin su l'art. 5, titolo *dei salarii*, ordinanza del Re del 21 aprile 1746 riportata da quest'ultimo.

«Allorchè il marinaio si è arrolato a viaggio per una somma unica, continua Pothier, essa gli è dovuta pel viaggio, qualunque ne sia la durata; e sebbene l'arresto del principe l'abbia prolungata, egli non può pretendere che la somma indicata nella convenzione, la sola che gli sia dovuta pel servizio di tutto il viaggio per quanto lungo possa essere ».L'arresto del principe che ha prolungato il viaggio, e per conseguenza il tempo del suo servizio, essendo una forza maggiore, il padrone, secondo la regola *casus fortuiti a nemine praestantur*, non deve esserne tenuto.

§. 23. Ma se nel caso di forza maggiore i salari de' marinai arrolati a mese sono stati giudicati riducibili, perchè non li sarebbero del pari, dicevano i tribunali nelle loro osservazioni, per i marinai arrolati a viaggio? Valin avea già fatto a sè stesso questa quistione.

La risposta è semplicissima; egli si è perchè il marinaio, nell'arrolarsi a viaggio, ha fatto col proprietario o con l'armatore un contratto aleatorio. D'altronde,ecco la risposta della commissione.

§.24.« Il marinaio arrolato a viaggio non può soffrire riduzione ne' suoi stipendi per due ragioni: il suo arrolamento è relativo ad un viaggio,la cui durata è presso a poco conosciuta; egli ha necessariamente calcolato questo arrolamento su la durata ordinaria del viaggio; ed i suoi salari gli sono pagati in questa proporzione. È un contratto aleatorio in cui ciascuno de' contraenti corre il medesimo rischio. Se un impedimento di forza maggiore prolunga il viaggio, siamo di avviso,che questa prolungazione equivale pel marinaio ad una riduzione de' suoi stipendi ».

Io mi sono arrolato, dirà egli, per un viaggio, ho dovuto calcolare tanto gli accidenti che potevano prolungarlo,quanto quelli che potevano accelerarlo, mi sono esposto all'evento; il prezzo del mio arrolamento era calcolato sovra un servizio di sei mesi, che è la durata presunta del viaggio; un arresto o un altro accidente di forza maggiore lo ha prolungato di tre mesi, dal mio arrolamento risulta adunque un servizio gratuito di tre mesi » (1).

Queste osservazioni della commissione sono di una verità sorprendente: esse sono la conseguenza di tutt' i principi che regolano i contratti aleatori.

(1) Vedi Analisi delle osservazioni dei Tribunali, p. 73 e 74.

Art. 243. Se il viaggio viene prolungato, il prezzo dei salari dei marinari arrolati a viaggio, è aumentato a proporzione del prolungamento.

Sommario.

1.—Donde risulta la prolungazione del viaggio.
2.—L'art. 243 è riferibile al prolungamento volontario.
3.—Il trascritto articolo, non riguarda i marinari arrolati a mese.
4.—Come debba intendersi la frase, *se il viaggio è prolungato*.
5.—Opinione di Locrè su l'art. 255 del Codice di commercio francese, uguale all'art. 243 del nostro Codice.
6.—La disposiziona dell'art. 243, è una eccezione alla regola ordinaria, di essere astretto oltre ai termini del convenuto.
7.—Motivo che ha indotto il legislatore in caso di prolungamento ad accordare l'aumento ai marinari.
8.—Opinione del sig. Delvincourt, quando si verifica che la prolungazione del viaggio dipenda da forza maggiore.
9.—Cosa debba intendersi, in genere, la forza maggiore.
10.—La disposizione dell'art. 243 ha preveduto quello, che il capitano, ed i marinari forse non poteano tra loro concertarsi.

COMENTO

§. 1. La prolungazione del viaggio risulta o dalla direzione del legno verso il luogo del suo destino, ma per una rotta più lunga di quella che dovea seguire, il che dicesi *cambiar di rotta*; o dalla direzione, e condotta del legno in un luogo di sbarco oltre di quello della prima destinazione, il che chiamasi *cambiar di viaggio*, Pardessus n. 686.

§. 2. Questo articolo della legge deve intendersi per un prolungamento volontario. Se è forzato, allora verificasi il caso dell'articolo 242.

§. 3. Il trascritto articolo non parla; nè può esser riferibile a' marinari arrolati a mese, per la ragione potentissima che essi sono pagati per tutto il tempo che servono.

§. 4. Non bisogna intendere quì un prolungamento di tempo, ma di distanza, cioè, se lo scaricamento si fa in un porto più lontano di quello stabilito nella convenzione. Ma se il prolungamento è forzato come può avvenire in caso di blocco del porto di destinazione; ed il capitano fusse obbligato a portarsi in un porto più lontano conformemente all'art. 269 di queste leggi, allora non si debbe alcun aumento a' marinari arrolati *a viaggio*, poichè essi si reputano di aver rinunziato alle conseguenze di una forza maggiore. Che se il viaggio è stato prolungato diversamente dalla causa di forza maggiore, il prezzo de' salari della gente dell'equipaggio arrolati a viaggio è aumentato a proporzione del prolungamento.

§. 5. La prolungazione, dice il sig. Locrè, di che parla l'art. 255 del Codice francese è quella che conducendo il bastimento più lontano del luogo indicato nell'arrolamento, aggiunge in qualche modo un secondo viaggio al primo.

§. 6. Giusta le regole ordinarie niuno può

essere astretto a rimaner obbligato al di là de' termini convenuti, perciò il marinaio, non essendosi obbligato che per un viaggio determinato, non dovrebbe essere legato dalla prolungazione di tal viaggio. Ma l'interesse del commercio e della navigazione richiedeva che la obbligazione continuasse a sussistere in una simile circostanza. Sarebbe in fatti difficile l'imprendere delle spedizioni marittime, se non si fosse anticipatamente sicuro, che, una volta in mare, i bastimenti arriveranno a quel luogo, ove il corso degli avvenimenti, o nuovi ordini degli armatori obbligheranno di condurli: e come avere questa sicurezza, se l'equipaggio potesse abbandonare il bastimento, allorchè sarebbesi giunto al termine della prima destinazione?

§. 7. Inoltre, siccome si pretende dal marinaio in un nuovo servizio, un servizio non convenuto nell'arrolamento, era giusto di accordargli un aumento che la legge ha saviamente calcolato alla ragione dello stesso marinaio fissata nel suo arrolamento.

Però ripetiamo che se la prolungazione del viaggio fosse forzata; allora sia per le osservazioni di sopra indicate bisogna uniformarsi ancora al sentimento del sig. Delvincourt, che non è dovuto a' marinai arrolati a viaggio l'aumento di stipendio, perchè è qui una forza maggiore, alla quale si suppone che siensi obbligati: *Fortuitus casus est cui non potest resisti etc.* (1).

§. 9. In genere si dee riguardare qual forza maggiore la prolungazione del viaggio fatta con intenzione di evitare degli accidenti funesti, o di rimediare alle conseguenze di essi; di sfuggire l'inimico o la tempesta, di procurarsi de' viveri, dell'acqua; di disbarcare de' malati, la cui presenza può cagionare de' pericoli ec.

§. 10. La legge non ha potuto permettere, che il capitano, e 'l marinaio potessero stabilire di concerto l'aumento di stipendio: giacchè ove le parti non si fossero accordate su tale indennizzazione, l'equipaggio avrebbe potuto credere di essere nel dritto di abbandonare il bastimento, e di sbandarsi. Ad impedire un inconveniente così nocivo alla navigazione, il legislatore dovea prendere una regola fissa; e la più equa, era di calcolare, come ha calcolato, l'aumento di stipendio alla ragione, che il marinaio aveva *egli* stesso stabilita nell'arrolamento col suo capitano.

(1) Vedi d'altronde il sig. Delvincourt, *Institute del dritto commerciale*, t. 2, p. 212.

Art. 244. Se lo scaricamento del bastimento si fa volontariamente in un luogo più vicino di quello ch'è indicato dal noleggio, non si fa alcuna diminuzione di salari a viaggio.

Sommario.

1.—Motivo del perchè non si fa alcuna diminuzione di salari ai marinari nel caso di scaricamento volontario in un luogo più vicino.
2.—Avendo interesse il proprietario di accorciare il viaggio, è tenuto ai danni-interessi verso i marinari, a causa del contratto che si risolve a pro dei marinari nell'intero lucro.
3.—Come debba intendersi la voce *volontariamente*; di che parla l'art. 244.
4.—Conseguenze nel caso che il viaggio fosse abbreviato, per fatto. del capitano.
5.—I marinari arrolati a viaggio, e quelli arrolati a mese godono la medesima indennizzazione.
6.—Diversità se il viaggio è abbreviato per *forza maggiore*, o per *caso fortuito*.

COMENTO

§. 1. Dal perchè lo stipendio delle persone di mare arrolate a viaggio è aumentato nel caso della prolungazione del viaggio, non ne risulta che tale stipendio debba essere diminuito, ove il viaggio sia accorciato. Il fatto del proprietario o del capitano si è, che ha dato luogo a questo accorciamento; lo stipendio convenuto dee adunque esser pagato per intero, attesochè, nella realtà, il viaggio è finito per i marinai. In tal modo i proprietari possono migliorare la condizione de'marinai, ma non è in loro libertà di aggravarla col prolungare il viaggio. Questi principi sono conformi alle disposizioni dell' art. 19 de' Giudizi di Oleron, che dice: « E se vanno » più vicino del luogo pel quale il contratto » fu fatto, lor son dovuti tutt' i salari, ma » debbono ricondurre la nave là ove l' han » presa, e metterla alla ventura di Dio ». I medesimi principi sono anche stati consagrati dall'art. 6, titolo de' salari dell' ordinanza della marina, e dall'art. 256 del codice di commercio francese il quale dispone, che: « Se lo scaricamento si fa *volontaria-* » *mente* in un luogo più vicino di quello che » è indicato dal noleggio, non si fa alcuna » diminuzione de' salari a' marinai ».

§. 2. Il proprietario ha senza dubbio la facoltà di accorciare il viaggio, se il suo interesse lo richiede; ma siccome dal fatto suo deriva la inesecuzione del contratto passato col marinaio arrolato a viaggio, tal marinaro ha dritto a de' danni-interessi, i quali, nella specie, consistono nell'intero lucro di cui è rimasto privo. Ecco perchè, in questo caso, non se gli fa alcuna diminuzione di salario.

Applicandosi su la specie l'art. 1100 delle leggi civili che si trascrive: « I danni, e » gl'interessi son dovuti solamente, quando » il debitore sia in mora di eseguire la sua » obbligazione. È in mora il debitore an- » che senza interpellazione, se la cosa che » si è obbligato di dare, o di fare non pos-

» sa esser data, o fatta, se non in un deter- » minato tempo che gli ha lasciato trascor- » rere ».

§. 3. Ma dobbiamo far osservare con Valin, sul sopra citato articolo dell'Ordinanza, che bisogna stare attento a questa voce *volontariamente*, la quale riduce l'effetto della disposizione della legge al caso in cui il viaggio è stato accorciato per *fatto* del proprietario, o del capitano: da ciò deesi conchiudere, che se la necessità di accorciare il viaggio, o di fare il discaricamento in un luogo meno lontano che quello della destinazione ha origine della *forza maggiore*, come da tempesta, da inabilità a navigare, cioè perchè il bastimento non è più in istato di continuare la sua rotta, dal timore dei pirati o dell'inimico ec., sarà giusto allora di diminuire in proporzione il salario del marinaro, siccome è giusto di aumentarlo in caso di prolungazione. Nè il proprietario, nè alcun altro è risponsabile de' casi fortuiti, i cui effetti gravitano indistintamente sovra tutti (1).

§. 4. Se il viaggio è abbreviato *pel fatto solo* del proprietario, la disposizione della legge porta ugual vantaggio al capitano, ed alle persone dell'equipaggio. Ma se il viaggio è abbreviato *per fatto* del capitano, le *sole* persone dell'equipaggio possono invocarle, e non mai il capitano stesso; giacchè, ben lungi dal non dover questo soffrire una diminuzione sul suo salario, egli è anzi tenuto de' danni-interessi dovuti dal proprietario e nel numero delle indennità, che sono a suo carico, vi trova quella che il proprietario ha il dritto di chiedere per lo stipendio che è obbligato di pagare a' marinai al di più del loro servizio effettivo. Per conseguenza, se il viaggio è meno lungo per fatto del padrone, il salario è tuttavia dovuto per intero a' marinari; ma, per rispetto al capitano, non solo egli soffrirà proporzionatamente una diminuzione sul suo salario, ma sarà anche obbligato, come tenuto de' danni ed interessi del proprietario, d'indennizzarlo di ciò che avrà pagato di più a' marinai.

§. 5. Del resto, quanto abbiamo ora detto ha soltanto rapporto a' marinai *arrolati a viaggio*, i quali a motivo delle indennizzazioni che loro son dovute non soffrono alcuna diminuzione sul prezzo de' loro stipendi.

Ma nella stessa ipotesi, cioè nel caso in cui il viaggio è accorciato volontariamente dal proprietario o dal capitano, il marinaro arrolato *a mese* non debbe egli ugualmente ricevere una indennizzazione qualunque? Le disposizioni finali dell'art. 244 non sono del pari applicabili? Poco importa che il viaggio sia stato interrotto e accorciato dopo la partenza del bastimento, tosto che esso *lo* è stato *per fatto* del proprietario o del capitano. I marinai arrolati *a mese* debbono avere, al pari de' marinai arrolati *a viaggio*, la loro indennizzazione, la quale consiste nella metà de' loro salari pel rimanente della durata presunta del viaggio, per il quale erano arrolati. Ciò ha luogo per la stessa ragione, perchè nell'uno e nell'altro caso il viaggio non ha avuto la sua piena esecuzione pel *fatto*, per *la volontà*, per *la colpa* del proprietario o del capitano.

§. 6. Ben diverso sarebbe, se il viaggio fosse abbreviato per *forza maggiore* o per *caso fortuito*. In questo caso non sarebbe dovuta al marinaro alcuna indennità, ei non potrebbe reclamare, che l'ammontare del suo stipendio per i mesi scaduti.

(1) Vedi Valin su l'art. 6 del titolo *dei salarii*. Il sig. Delvincourt, *Instituta*, 1 2, p 212, n. 4; ed il sig. Locrè sull'art. 256 del Codice francese.

Art 245. Se i marinari sono interessati nel profitto o nel nolo, non si dee loro alcuna compensazione, nè giornata per interrompimento, ritardo o prolungamento del viaggio, cagionato da forza maggiore.

Se l' interrompimento, o il ritardo, o il prolungamento accada per fatto dei caricanti, le persone dell' equipaggio hanno parte alle indennità che sono aggiudicate al bastimento.

Queste proprietà verranno divise fra i proprietari del bastimento, e le persone dell' equipaggio nella medesima proporzione che le sarebbe stato il nolo.

Se l' impedimento accada per fatto del capitano, o de' proprietari, essi sono obbligati alle indennità dovute alle persone dell' equipaggio.

Sommario.

1.—Quale è la condizione dei marinari con parte al profitto, o al nolo.
2.—Come sarà regolato se la interruzione, ritardo, accorciamento prima, o dopo la partenza del bastimento avvenga per fatto dei caricanti.
3.—Altra specie d' indennità che la legge riconosce a favore dei marinari.
4.—Quid, se il fatto provvenga dal capitano, e questi è insolvibile, chi sarà tenuto verso i marinari?
5.—La disposizione del numero 4. nel seguente comento, è fondata su i veri principii di dritto comune.

COMENTO

§ 1. Noi ragioniamo sempre nella ipotesi di un viaggio interrotto, ritardato, accorciato, o prolungato, prima o dopo la partenza del bastimento. In questo caso qual sarà la condizione de' marinai arrolati con parte al profitto o al nolo?

I marinai con parte al profitto o al nolo sono soci, e con questa qualità debbono dividere tutt' i rischi della società. Perciò se il viaggio è interrotto, ritardato, prolungato o abbreviato, non sono dovute a' marinai nè giornate, nè indennità, ove l' avvenimento sia cagionato *da forza maggiore*, perchè eglino debbono seguire la buona o la mala fortuna, e correre tutt' i rischi del bastimento. —(*Art. 215 del nostro Codice*). Essi hanno impreso, osserva Cleirac, di correre gli stessi rischi, e di partecipare de' guadagni e della perdita del tempo (1).

(1) Vedi Cleirac, nota 2, su l'art. 19 dei Giudizi di Oleron.

§. 2. Ma se la interruzione, il ritardo o la prolungazione del viaggio avviene per fatto de' caricanti, le persone dell'equipaggio hanno parte alle indennizzazioni che sono aggiudicate al bastimento; quali indennizzazioni sono divisi tra i proprietari del bastimento, il capitano, e le persone dell'equipaggio nella stessa proporzione, nella quale sarebbe stato diviso il nolo. Le disposizioni dell' art. 245 hanno per base i principi della società, i cui membri partecipano indistintamente de' medesimi vantaggi in ragione del loro rispettivo interesse. I marinari essendo stati associati per una certa parte al profitto che si sperava dal bastimento, debbono avere la medesima parte alla indennizzazione (2).

§. 3. Oltre a questa specie d'indennità, la legge ne riconosce un'altra a favore de' ma-

(2) Vedi d'altronde Pothier, *Stipendii dei marinari*, n. 210.

rinari, risultante *dal fatto* de' proprietari, o del capitano. Se l'impedimento avviene per fatto del capitano, o de' proprietari, dice l'ultimo paragrafo dell'art. 245, essi sono obbligati alle indennità dovute alle persone dell'equipaggio. Un socio non può nuocere a' profitti della società; egli è risponsabile verso i suoi cointeressati de' danni che loro cagiona (1).

§. 4. Secondo la regola generale il proprietario è risponsabile *delle azioni* del capitano, per quel che riguarda il bastimento. Però, se nella specie il fatto proviene dal capitano, ed il capitano è insolvibile, il proprietario sarà egli tenuto verso l'equipaggio?

Bisogna distinguere col sig. Boucher; se il capitano è stato scelto per amministratore della società; se la sua scelta è l' opera di tutti (ciò che avviene di rado) il proprietario non può essere tenuto delle azioni del capitano, che è l'uomo di tutti eletto.

Se al contrario il capitano è stato scelto, e dato dal proprietario, il capitano altro non essendo allora, che il rappresentante del proprietario, questi o pur l' armatore sarà tenuto dell'azione di lui, salvo il suo ricorso contro il medesimo.

§. 5. Questa disposizione è fondata sui veri principi. Niuno potrebbe giustamente dolersi di ciò che è conseguenza della sua propria opera, ben diverso è se si è stato obbligato di ricevere il capitano dalle mani del proprietario.

(1) Vedi anche l'art. 7, tit. *degli Stipendii*, della ordinanza della marina.

(1) Vedi il signor Boucher su l'art. 257 del Codice francese.

Art. 246. In caso di presa, di rottura, e di naufragio con perdita intera del bastimento, e delle mercanzie, i marinari non possono pretendere alcun salario; ma non sono obbligati a restituire ciò che loro è stato anticipato sopra i proprî salari.

Sommario.

1.—Riassunto dell'articolo trascritto, ed origine di esso.
2.—La ragione di pretendere i marinari i loro salari, dipende dalla conservazione del legno.
3.—Interessa al bene pubblico attaccare la fortuna dei marinari a quella del bastimento.
4.—Interessa ai marinari la conservazione del legno perchè il loro privilegio è attaccato sul nolo, nel ritorno del bastimento.
5.—Il loro dritto non è esperibile sul nolo nell'andare.
6.—Eccezione del principio contenuto nel numero precedente.
7.—Osservazione di Valin.
8.—Ragione perchè i marinari in caso di perdita del legno non son tenuti alla restituzione delle anticipazioni ricevute.
9.—La legge con il trascritto articolo ha voluto identificare l'interesse delle persone dell'equipaggio, con quello della conservazione del bastimento, e delle merci.
10.—Quistione se il legno perdesi al ritorno, i marinari han dritto alcuno dietro avere guadagnato il nolo dell'andata? Negativamente vien decisa da Valin.
11.—Opinione contraria di Emèrigon.
12. Il sig. Delaporte adotta l'avviso di Valin, e ragionamento del sig. Delvincourt sul medesimo oggetto.
13. Opinione nostra sul parere dei lodati comentatori.

COMENTO

§. 1. Il sopratrascritto art. 246 delle nostre leggi di commercio, con gli altri tre articoli che lo seguono regolano i dritti de' marinai nel caso in cui avvenga qualche sinistro al bastimento, il quale vieta di terminare il viaggio. Quindi si prevedono diverse ipotesi.

Un tale articolo 246 è la ripetizione letterale dell'art. 258 del Codice francese; e questo è la ripetizione ancora quasi letterale dell'art. 80, al libro terzo dell'ordinanza di marina francese del 1681.

§. 2. La condizione del capitano, e dell'equipaggio, come benissimo osserva il sig. Valin su questo articolo, è tale, che la sorte de' salari dipende dalla conservazione del bastimento e dal nolo delle mercanzie delle quali è caricato. Il corpo del bastimento, i suoi attrezzi, arredi, ed utensili col nolo formano il loro solo pegno, e non hanno alcuna altra assicurazione per il pagamento de' loro salari.

§. 3. Niente è meglio stabilito, al dir dello stesso commendatore. La giustizia non è

offesa; e se fosse altrimenti tanto la politica, come l'interesse della navigazione esigerebbe necessariamente che questa disposizione fosse mantenuta. Infatti se i marinari cessassero di essere interessati alla conservazione del bastimento, e delle sue mercanzie, al minor pericolo non penserebbero che a salvarsi, senza mettersi in pena del resto. Interessa dunque al bene pubblico d' attaccare la loro fortuna a quella del vascello.

§. 4. È da osservarsi che i marinari non han privilegio, che sul nolo del ritorno. Non vi è bastimento che con questo nolo non sia di un valore superiore a' salari dell' equipaggio, se arriva a buon porto. Ciò debba essere sufficiente senza offrire a' marinari altre sicurezze sotto qualsivoglia pretesto, a fine di eccitarli continuamente alla conservazione del pegno che essi hanno sotto gli occhi, e che sappiano essere il solo che loro accorda la legge.

§. 5. È una conseguenza necessaria ritenersi il principio costante che nel caso preveduto da questo articolo, i marinari non si possono ammettere a domandare a' proprietari del bastimento la collazione del nolo dell'andare, sotto qualunque pretesto.

§. 6. L'unica e sola eccezione a questa regola potrebbe darsi che nel caso in cui fosse evidente, che il valore del bastimento col nolo nel suo ritorno non sarebbe sufficiente pel pagamento de' salari, supponendolo arrivato a buon porto, e che nella stessa ipotesi il proprietario si trovasse insolvibile.

§. 7. Se fosse in istato di pagare, non vi sarebbe alcuna difficoltà per il proprietario, giacchè non può abbandonare il vascello alle persone dell' equipaggio per il pagamento de' loro salari. Ma nel caso d'insolvibilità, io non fo alcun dubbio, dice Valin, che le persone dell' equipaggio arrivando, o no, il vascello a buon porto, non fossero fondate a pretendere, sul nolo dell'andare, il supplemento di ciò che mancar potesse al pagamento de' loro salari, dedotto il valore del bastimento, ed il nolo delle mercanzie di ritorno; come se tutto fosse arrivato a buon porto; e che per questo supplemento non conservassero il loro privilegio su lo stesso nolo se fosse ancora dovuto: salvo nel caso contrario di venire per contributo con gli altri creditori. Ma questo è il solo caso; e non può essere che rarissimo.

§. 8. L'articolo trascritto aggiunge che la gente dell'equipaggio non saran tenute a restituire le anticipazioni che han ricevuto.

Questo ancora è giusto, sia perchè queste anticipazioni sono quasi sempre consumate nella loro partenza; sia perchè si è inteso che questa è una somma che loro vien pagata per mezzo determinato, acciò abbia il tempo di guadagnarla, o no con il loro servigio: in guisa che sempre essa viene acquistata, salva la imputazione che dee farsene su i salari, se loro ne son dovuti al di là di queste anticipazioni.

§. 9. Il nostro Codice di commercio come pure quello francese, del pari che l'ordinanza del 1681, han voluto che i marinai non potessero essere pagati che sul bastimento, e sul nolo, e non potessero pretendere cosa alcuna, allorchè, per un accidente di *forza maggiore*, il proprietario avesse *interamente* perduto il suo bastimento; ecco perchè, in caso di presa, rottura, e naufragio *con perdita intera* del bastimento, e delle merci, i marinai non possono pretendere alcun salario. Per la qual cosa la condizione del capitano e dell'equipaggio è tale, che i loro stipendi dipendono dalla conservazione del bastimento, come si è detto, e dal nolo delle mercanzie di cui è caricato.

Egli era assai importante per la navigazione, che si identificasse l' interesse delle persone dell'equipaggio con quello della conservazione del bastimento e delle merci. Se i marinai fossero certi di ricevere i loro salari, qualunque potesse essere il destino del bastimento e delle merci, eglino penserebbero più alla propria sicurezza, che a quella delle cose che loro sono affidate, se cessassero di aver interesse alla conservazione del bastimento e del suo caricamento, essi, al minimo pericolo dal quale verrebbero minacciati, non penserebbero che a salvare la loro vita, senza darsi briga di altro. Adunque con Valin ripetendo che era giusto e del bene pubblico, di unire la loro fortuna a quella del bastimento.

§. 10. Ma si presenta qui una quistione, la

quale si trova diversamente decisa e da Valin, e da Emèrigon.

Valin è di parere, che se il bastimento si perde al ritorno, dopo aver guadagnato il nolo dell'andata, i marinai non hanno egualmente cosa alcuna a pretendere, non cadendo i loro privilegi che sul nolo del ritorno. Egli si fonda 1. sul perchè sarebbe togliere ad essi qualunque interesse alla conservazione del bastimento di ritorno, se si stabilisce sul nolo dell'andata l'intero pagamento dei loro salari; 2. sul perchè la legge è generale, e non è permesso di amplificarne il testo: « Sarebbe lo stesso che distinguere, dice egli, ove la legge non distingue, o per meglio dire, sarebbe voler amplificar la legge, la quale non parla che del nolo delle mercanzie salvate, per obbligarlo, in una con gli avanzi del bastimento, al pagamento de' salari de' marinai... Per la qual cosa i marinai, sotto qualunque siasi pretesto, non sono ammessi a costringere i proprietari del bastimento a riportare a loro profitto il nolo dell'andata ».

§. 11. Contro la trascritta opinione di Valin è da osservarsi il sentimento di Emèrigon che ragionando diversamente, dice che in tutt' i casi, gl'interi salari hanno un privilegio sul nolo, anche su quello dell' andata. « Il bastimento, dice egli, nello stato in cui era al momento della partenza dal luogo dell'armamento, e tutto il nolo che guadagna durante il corso del viaggio, formano, rispetto alle persone dell' equipaggio, *la fortuna del bastimento*, ed il pegno dei loro salari. La legge parla del bastimento e del nolo, senza fare alcuna distinzione. La ipoteca privilegiata accordata a' marinari per i loro salari abbraccia adunque ciascuna parte del bastimento, e ciascuna porzione del nolo, secondo la natura della ipoteca, la quale è *tota in toto, et tota in qualibet parte.*

» L'arrolamento de' marinai è una specie di società contratta tra essi e gli armatori. Se tutto perisce, i marinari perdono i loro salari, ma se tutto non perisce, quello che rimane del bastimento e del nolo è un effetto sociale obbligato al pagamento dei salari. Il nolo acquisito, è messo in terra nel corso del viaggio, *è salvato* dal naufragio sorvenuto dopo; è una somma sociale, la quale, è entrata nella cassa comune, e la quale, per conseguenza dee servire, secondo lo spirito della legge, a pagare i salari ». In tal modo fu giudicata la quistione dal tribunale di Rennes il dì 20 agosto 1748 (1).

§. 12. Il signor de la Porte, su l'art. 258 del Codice di Commercio francese, corrispondente all' art. 246 del nostro Codice di commercio sembra adottare l'avviso di Valin; il sig. Delvincourt, Institute del dritto commerciale, t. II., p. 242 e 243, è di opinione che Valin ed Emèrigon hanno troppo accordato il primo al mezzo di considerazione, ed il secondo, al rigore de' principî. « Mi avviso, dice egli, che si potrebbe conciliare il tutto, col decidere, che nella specie proposta i marinai potranno solo pretendere la metà de' loro salari, e ciò, per analogia dell' art. 356 del detto Codice francese ».

§. 13. Noi siamo del parere del sig. Delvincourt su le opinioni di Valin e di Emèrigon; ma non comprendiamo bene ciò che questo dotto professore intende per *la metà dei loro stipendii*. Se egli vuol dire, che la metà, non solo de' salari dovuti a' marinai per il viaggio dell'*andata*, ma anche di quelli dovuti per il viaggio di *ritorno* sino al momento del naufragio del bastimento, dee essere pagata sul nolo acquisito durante il viaggio dell'andata, noi siam lungi dall'adottare questa misura, la quale ci sembra contrariare il voto della legge. Infatti, i marinari, i quali vedrebbero i loro salari assicurati quasi per intero dal nolo acquistato dal viaggio dell' *andata*, cessando con ciò di avere un grande interesse alla conservazione del bastimento e del suo carico, non penserebbero più che alla loro propria salvezza, qualora, durante il viaggio di ritorno, avesse luogo il minimo pericolo.

Siamo invece di avviso, che, per veramente conciliare i principî di equità con la politica, e l'interesse del commercio e della navigazione, si dee decidere, che le persone dell'equipaggio possono pretendere sul nolo

(1) Vedi Emèrigon, t. 2, cap. 17, sez. II, § 2.

acquisito dal viaggio dell'*andata* i salari loro dovuti per questo viaggio, ma non quelli dovuti per il viaggio di *ritorno*, perchè la disposizione della legge si applica precisamente a' salari per il viaggio, durante il quale il bastimento si è perduto. Così, se il bastimento ha fatto felicemente il primo viaggio, e non perisce che al ritorno, i salari sono dovuti per l'andata, perchè già guadagnati, ma non sono dovuli per il ritorno, perchè, essendovi stata la perdita intera del bastimento durante tal viaggio, essi non sono guadagnati agli occhi della legge.

Del resto, giusta l'art. 246 le persone dell'equipaggio non sono perciò tenute di restituire quel che è stato anticipato su i loro stipendi. Questi vantaggi sono una specie di premio di arrolamento, che passa all'istante nella piena proprietà de' marinai, ma che riprende il suo carattere di stipendio, allorchè in seguito il marinaio guadagna de' salari al di là delle anticipazioni; di maniera che, se mai gli è dovuta una somma maggiore per i suoi stipendi, s' imputano su questa somma le anticipazioni che ha ricevute.

ART. 247. Se qualche parte del bastimento è salvata, i marinai arrolati a viaggio, o a mese sono pagati dei loro salari scaduti su gli avanzi del bastimento che hanno salvato.

Se gli avanzi non bastano, o se le mercanzie soltanto si sono salvate sono pagati dei loro salari sussidiariamente sul nolo.

Sommario

1.—Origine di questo articolo.
2.—Interesse dei marinari, salvare quel che possono degli avanzi del legno naufragato, per poter sperimentare il lor privilegio.
3.— Se gli avanzi non bastano a soddisfarli, il dippiù prendesi sul nolo.
4.—La disposizione del trascritto art. 247 è applicabile soltanto al pagamento dovuto ai marinari arrolati a mese, o a viaggio.

COMENTO

§. 1. Questo articolo è tirato dal testo del tit. quarto, lib. 3. dell' ordinanza pel 1681 che prevedeva tre casi sinistri, per ognuno de' quali il nostro Codice di commercio ha dato per ciascuno di essi una disposizione particolare, ciò che rende la legislazione più chiara.

§. 2. Siccome i marinari non hanno per pegno, come si è osservato nell'articolo precedente, che il corpo del bastimento, i suoi attrezzi, arredi, ed il nolo di ritorno, e che la legge in caso di naufragio non dà loro alcun'azione contro il proprietario per il pagamento de' salari, è troppo giusto che eser-

citino i loro dritti su le parti che si han potuto sottrarre al naufragio. In conseguenza interessa i marinari di salvare tutto ciò che possono tanto delle mercanzie, che degli avanzi del bastimento, attrezzi, ed arredi per esercitarvi il loro privilegio, dopo pagate le spese di salvamento, e le giudiziali. Così la legge si assicura del loro zelo; ed essi non possono domandare che i salari scaduti, e proporzionatamente alla sua durata se sono arrolati a viaggio. Un tal dritto è per essi tanto giusto in quanto che il loro privilegio vien loro dopo le dette spese di salvamento, e le giudiziarie, le quali sono a tutte le altre privilegiate: *Quia salvam fecerunt pignoris causam*, *l. 6, ff. qui potiores.*

§. 3. Se gli avanzi del bastimento non bastano, nè sono sufficienti a questo pagamento, allora si prende il soprappiù sul nolo sino alla concorrenza di ciò che è dovuto relativamente al punto in cui è il viaggio; e ciò senza distinguere, se questo nolo è stato anticipatamente pagato, dichiarato, acquistato, o nò, simili convenzioni non potendo in questo caso pregiudicare all'equipaggio. Lo stesso è nel caso in cui essendosi il bastimento totalmente perduto siensi solo salvato delle mercanzie.

§. 4. Ma questi due oggetti, vale a dire gli avanzi del bastimento, e le mercanzie salvate, non sono addette che a' soli marinari arrolati a mese, o a viaggio; cioè per quelli arrolati a mese sino al giorno del naufragio, e per quelli arrolati a viaggio in proporzione di ciò che è anticipato. La stessa ragione che ha fatto negare a' marinari i loro salari allorchè le merci, ed il bastimento sonosi interamente perduti, ha fatto loro all'opposto accordare sino a dovuta concorrenza su le cose che si sarebbero salvate. Era necessario far sì, che vi fosse del loro interesse a salvare gli avanzi che potevano esserlo.

Art. 248. I marinari arrolati a nolo sono pagati dei loro salari, solamente sul nolo, a proporzione di quello che riceve il capitano.

Art. 249. In qualsivoglia modo i marinari sieno arrolati, debbono essere pagati delle giornate da loro impiegate a salvare gli avanzi, e la roba naufragata.

Sommario.

1.—I marinai arrolati a nolo non posson pretendere cosa veruna sugli avanzi del legno
2.—Quelli arrolati a profitto non hanno dritto nè sugli avanzi del legno, nè sul nolo delle mercanzie.
3.—Distinzione tra i marinari attenenti al legno naufragato, fra quelli che han travagliato pel ricupero degli avvanzi, e quelli che non si sono occupati per tal ricupero.
4.—Nostre osservazioni su tal distinzione.
5.—Giureprudenza straniera sull'oggetto.
6.—Il capitano deve fare ogni sforzo, perchè i marinari si cooperino alla salvezza degli avanzi del legno, e merci.
7.—Le persone dell'equipaggio di qualunque natura sia il loro arrolamento, saranno sempre pagati delle giornate impiegate per la salvezza degli avanzi del legno, e merci.
8.—Modo di sperimentarsi il privilegio dell'equipaggio sul prezzo degli avanzi salvati.
9.—Disposizione legislativa sull'oggetto.

COMENTO

§. 1. Rispetto a' marinai arrolati con parte al nolo, il loro dritto non si estende su gli avanzi del bastimento; esso è limitato al nolo delle mercanzie salvate, il quale sarà diviso tra essi ed il capitano ai termini delle convenzioni dell'arrolamento, o dell'uso dei luoghi in mancanza di convenzione.

§. 2. In quanto ai marinai arrolati con parte al profitto di che la legge non parla, eglino nulla hanno da pretendere, nè sugli avanzi del bastimento, nè sul nolo delle merci. Ciò è evidente poichè non debbono esser pagati che sul profitto, il quale, nel caso preveduto, non esiste. Se però si salva una porzione delle cose alle quali han parte, essi hanno il dritto di addimandarne la divisione; nell'istesso modo, se tutte le mercanzie si trovassero salvate, e fossero vendute con vantaggio nel luogo del naufragio, non vi ha dubbio alcuno che i marinai possono reclamare la parte convenuta nei profitti. Tale è anche l'avviso del sig. Delvincourt (1).

§. 3. Nel comentare il precedente articolo 247 si è dimostrato esser giusto, che i marinai esercitino i loro dritti sugli avanzi che *hanno salvato* dal naufragio. Sembrerebbe, secondo queste espressioni *che hanno salvato*, che, se i marinai non hanno lavorato alla loro salvezza, eglino debbano perdere ogni diritto sugli avanzi.

Valin, sull'art. 9 de' salari, il quale si e-

(1) Institut. del dritto comm., t. 2, pag. 244, n. 6.

sprimeva però nello stesso modo che l'articolo 259 del Codice di commercio francese pensa, che sarebbe necessaria una legge che lo dividesse espressamente.

I signori Boucher e Delvincourt sono nulladimeno inclinati a credere, che queste espressioni della legge, *che hanno salvati* suppongano che i marinai, i quali non hanno voluto lavorare al salvamento, non possono pretendere alcuna cosa su gli effetti salvati dagli altri. « Dobbiamo; deciderlo a questo » modo, dice il signor Boucher perchè la » espressione della legge portata ad una tal » decisione, e perchè lo spirito dell'art. 257 » è d'indurre il marinaro, per via dell'onore » non solo, ma anche dell'interesse, a fare il » suo dovere (1) ».

§. 4. In fatti, siccome abbiamo già osservato, molto importa al commercio marittimo lo identificare l'interesse delle persone dell'equipaggio con quello della conservazione del bastimento e del suo carico; e non si otterrebbe al certo un tale scopo, se il marinaro avesse ricusato di lavorare al bastimento, potesse egualmente esperimentare i suoi diritti sovra cose, che non avrebbe voluto salvare. Noi siamo dunque di avviso, che, quando è ben provato che dei marinai siensi veramente negati a lavorar pel bastimento, eglino debbono esser privi dei loro salari.

§. 5. Così decidono l'art. 3 dei giudizi di Oleron, e l'art. 4 della Confederazione Teutonica. « Se il bastimento si perde, (porta » questo ultimo articolo), i marinai sono » obbligati a salvare quanto più potranno, » ed il padrone debbe ricompensarli e ren» derli contenti, e farli condurre nei loro » paesi a sue spese; se poi i marinai ricusa» no di ajutare il padrone, essi non saranno » pagati dei loro salari, nè avranno alcuna » ricompensa ».

L'art. 15 dell' ordinanza Wisbuy dispone egualmente, che« i marinai sono tenuti di » salvare e di conservare le merci, per quan» to è in loro potere; il che facendo, debbo» no essere pagati dei loro salari, e non al» trimenti, ec. ».

Tale era l' antica giurisprudenza. Egli è vero, siccome osservava Valin su l'ordinanza del 1684, che non vi è disposizione precisa a tal riguardo, nè in quell' ordinanza, nè nel Codice di commercio, ma è pur vero, che l' art. 259 del detto Codice Francese, il quale accorda alle persone dell' equipaggio il privilegio del loro pagamento su gli avanzi del bastimento che hanno salvati, suppone che esse abbiano effettivamente lavorato al salvamento: da ciò pare doversi conchiudere, che, nel caso contrario, la intenzione della legge nostra, al pari di quella dell' ordinanza, è stata di non accordar loro cosa alcuna.

Che che ne sia, le persone di mare che non dovrebbero almeno essere pagate su gli effetti da altri salvati; eleno non dovrebbero essere pagate, siccome osserva Pothier, che dopo quei marinai, i quali avrebbero lavorato a salvare qualche cosa. Quelli fra i marinai, dice egli, che han lavorato a salvare alcuni effetti, sono a tutti gli altri privilegiati su tali effetti da loro salvati (1).

§. 6. Del resto, il capitano dee fare i suoi sforzi per ritenere presso di sè i marinai, poichè l'art. 229 gl'impone l'obbligazione di salvare tutto quello che potrà; il che è conforme all'art. 31 delle leggi Rodie in questi termini: *Exercitor vero cum nautis opem ferat, ut salvetur (2).*

§. 7. Di qualunque natura sia l'arrolamento de' marinari, ed in qualsivoglia modo siensi essi arrolati, eglino sono *inoltre* pagati delle giornate da loro impiegate a salvare gli avanzi del bastimento e gli effetti naufraghi, perchè il servizio che rendono in tal momento è estraneo a quello per cui si erano obbligati, e che sarebbe stato ad altri pagato, se essi non avessero voluto prestarlo.

Risulta da ciò, che tutt' i marinai, i quali hanno contribuito a salvare gli avanzi del bastimento e degli effetti del suo caricamen-

(1) Vedi il signor Boucher su l'art. 269 ed il signor Delvincourt, instituto del dritto commerciale, t. 2, p. 243, n. 4.

(1) Vedi Pothier, *locazione dei marinari*, n. 187.
(2) Leg. 31, *ff. de Leg. Rhod.*

to, debbono essere indistintamente pagati del loro lavoro su le cose salvate. A questo riguardo, i marinari con parte al nolo ed al profitto godono per le loro giornate dello stesso privilegio, che quelli arrolati a mese o a viaggio.

In tal modo, tolte prima dagli effetti salvati le giornate impiegate al salvamento, i marinari sperimentano il loro privilegio sul di più, per essere pagati del loro stipendio e della loro porzione, ciascuno secondo la natura del suo credito.

Questi principi, d'altronde, derivano dalle disposizioni dell' art. 2102 del Codice civile corrispondente all' art. 1971 delle nostre leggi civili; ed il regolamento delle giornate di salvamento è fatto conformemente alla deliberazione del 7 maggio 1801, ed all'articolo 7 di quella del 26 maggio 1805 eseguita in Francia.

Art. 250. Se il marinaro cade ammalato durante il viaggio, o se è ferito al servizio del bastimento, è pagato dei suoi salari, e sarà medicato e curato a spese del bastimento.

Sommario.

1. — Osservazione sulle ferite che può riportare l'individuo dell'equipaggio.
2. — Si stabilisce il diverso modo di trattamento per il marinaro che cade ammalato prima, o dopo la partenza.
3. — Come vien regolato nel caso di malattia del capitano.
4. — Come sarà disposto, se nel caso del viaggio, si scoprirà che l'ammalato sia attaccato da malattia contagiosa, o pericolosa.
5. — Vi sono circostanze, per le quali il malato, dopo curato e ricondotto in patria, può anche pretendere i salari.
6. — Osservazioni di Pothier sulle circostanze di malattia.

COMENTO

§. 1. Qui non si tratta che delle ferite, che il marinaro può ricevere nel servizio e nelle manovre del bastimento, come altresì delle malattie naturali che contrae.

Quantunque l'articolo trascritto dica, se cade ammalato, o se è ferito, *durante il viaggio*, ciò deesi intendere anche avanti la partenza, quanto alle ferite. Riguardo alle malattie, il marinaro non è curato a spese del bastimento, che di quelle che ha contratte durante il viaggio. Ma, su ciò osserva Emèrigon, Valin, etc. che tutto ciò suppone malattie naturali, ed ordinarie, ad esclusione di qualunque male acquistato per delitto o per

crapule; in quest'ultimo caso la inabilità in cui si troverebbe l'uomo di mare d'adempiere alle sue obbligazioni, nascerebbe da colpa, allora l'art. 250 non verrebbe in suo soccorso (1), ed invece si debbono applicare contro lo stesso le disposizioni dell'art. 254 del nostro Codice che da qui a poco tratteremo.

§. 2. Il marinaio che caderà malato *durante il viaggio* sarà ugualmente pagato de' salari, e sarà inoltre medicato e curato a spese del bastimento. Però, solamente dopo cominciato il viaggio, la cura del marinaio è a carico del bastimento. Non sarebbe lo stesso, se il marinaio cadesse malato prima, quando anche fosse di già arrolato:in questo caso ei non può reclamare per salari che le sue giornate (2).

Osservate che in questo caso l'art. 3 dell'ordinanza francese del 1 agosto 1743 porta, che i capitani, i quali lasceranno negli ospedali persone del loro equipaggio, che saranno sbarcate malate, saranno tenuti di provvedere alle spese delle malattie contratte durante il viaggio, ed a quello che è necessario per metterli in istato di andare, e ritornare in patria, o per sovvenire, in caso di morte, alle spese del loro sotterramento; che a tale effetto essi depositeranno una sufficiente somma, ovvero daranno un mallevadore solvibile, il quale farà il suo atto di sommissione all'uffizio de' ruoli, o nella cancelleria del consolato.

§. 3. Se poi sia il capitano che cada malato, e che sia lasciato in terra, non potendo essere imbarcato per ricondurre il bastimento, egli sarà rimborsato dal proprietario di tutte le spese della malattia, compreso il fitto della sua stanza e della sua guardia (3).

§. 4. L'art. 62 dell'ordinanza di Wisbury dice: « Se il padrone scopre che il marinaio » sia infettato da qualche malattia *conta-* » *giosa o pericolosa*, potrà lasciarlo al pri- » mo luogo ove arriverà, senza essere tenu- » to di pagargli de' salari, purchè il caso sia » verificato dalla deposizione di due o tre » altri marinai ».

§. 5. Il marinaio lasciato malato in paese straniero, quantunque curato e ricondotto presso i suoi a spese dell'armatore, può talvolta pretendere i suoi stipendi, come se avesse continuato il viaggio. Tra le altre decisioni citate a tale riguardo da Emèrigon, *ibid*., p. 635, noi riporteremo questa.

« Stefano Langier, tenente del vascello » *la Vierge de Grâce*, cadde pericolosamente » malato al Capo Francese. Il capitano gli » consegnò i suoi effetti, i suoi salari scaduti » sino a quel momento, ed un mese di più; » del che il capitano fu discaricato sul ruolo » di equipaggio dal commissario de' ruoli. Il » vascello si partì. Qualche tempo dopo Langier ritornò in Francia, ed intentò giudizio contro il capitano, perchè fosse condannato al pagamento di 72 lire pel rimanente dei suoi salari scaduti sino all'arrivo » del vascello a Marsiglia ».

« Gli fu opposto, che, essendogli stati pa- » gati i suoi salari fino al giorno della sua » malattia, ed un mese di più, egli, sin dal » momento di tal pagamento, avea cessato » di appartenere al suo equipaggio, e che il » regolamento del 1743 derogava all'artico- » lo II., titolo dell'arrolamento de' marinari, » dell'ordinanza del 1681. Langier risponde- » va che questo articolo (rimpiazzato oggi- » giorno dall'art. 262 del Codice di commer- » cio francese), non era abrogato; che se il » regolamento del 1743 aveva ordinato in » favore de' marinari malati il pagamento » de' salari scaduti ed un mese di più, ciò » era per non lasciarli privi di soccorso in » un paese straniero.

(1) Vedi Sentenza dell'Ammiragliato di Marsiglia del 13 settembre 1725 riportata da Emèrigon t. 1, pag. 633.
Vedi Valin, art. 2 *dei salarii dei marinari*, e la deliberazione del 26 marzo 1804.
Emèrigon. t. 1, pag. 636.

(2) Vedi art. 250 del Codice di commercio; Giudizi di Oleron, art. 7, Confederazione Teutonica, art. 45 e Ordinanza di Wisbury, art. 19.

(3) Vedi Sentenza dell'Ammiragliato di Marsiglia del 15 settembre 1750, riportata da Emèrigon, t. 1., p. 633; vedi d'altronde Valin, art. 11., titolo *dei salarii dei marinari*, e la deliberazione del 26 marzo 1804.

» Una sentenza del 15 imaggo 1750, ema-» nata dal nostro Ammiragliato francese con-» dannò il capitano al pagamento di 72 lire » di ammenda ed alle spese ».

§. 6. Nelle altre locazioni di opere il padrone può diminuire a' suoi domestici, sul salario de' servizi, il tempo della malattia, ma qui la legge ha voluto tutto il contrario, perchè dice Pothier, il suo scopo è stato di incoraggiare con ciò i marinai, e d' indurre un maggior numero di persone ad abbracciare questa professione, etc. (1).

Nella locazione ordinaria di opere, il padrone, *stricto jure*, non debbe punto i salari durante la malattia del servitore, e dell'operaio, poichè è un principio, che ogni qualvolta il locatore non può, anche per effetto di forza maggiore, far godere al conduttore della casa locata, questi non debba alcuna mercede. Intanto fa d' uopo convenire, che nella pratica, vi sarebbe della durezza ad usare di questo dritto rigorosamente, soprattutto riguardo ai domestici. Ma si è voluto, che ciò, che è l'effetto della delicatezza verso gli altri individui, fosse un'obbligazione dirimpetto a' marinai, pei quali si ha in generale maggiori riguardi. .

Per la stessa ragione i capitani che lasciassero negli ospedali delle persone di mare, che sono state sbarcate ammalate, sono obbligati di provvedere alla curagione di esse, ed alle spese necessarie per metterli in istato di restituirsi alle loro case e di provvedere in caso di morte al loro seppellimento. Essi hanno l'obbligo di depositare a questo oggetto, o di dare una cauzione solvibile che offra una somma di danaro*, cioè in Napoli nella officina marittima, e nell' Estero nella cancelleria del Consolato.

Riassumendo il sin qui detto sull'art.250, si ha:

1. Che le ferite riportate dal marinaio sono state ricevute tanto in servizio del bastimento, e che le malattie siano avvenute durante il viaggio, ed anche innanzi alla partenza.

2. Che le malattie, o ferite non siano acquistate per delitto o crapule.

3. Ne' casi suindicati il marinaio sarà curato e medicato a spese del bastimento.

4. Che sbarcandosi delle persone di mare inferme e condotte all'ospedale, saranno provveduti appena ristabiliti del necessario per ritornare in patria, ed in caso di morte, alle spese del sotterramento.

5. Che cadendo ammalato il capitano è lasciato in terra, sarà rimborsato dal proprietario del bastimento di tutte le spese della malattia, locanda ed assistenza.

6. Finalmente che tali benefici sono di eccezione alla legge comune riferibile alla locazione di opere.

(1) Vedi Pothier, *locazione dei marinai*, n. 189.

Art. 251. Se il marinaro è ferito combattendo contro nemici e pirati, oltre il pagamento dei salarii a carico del solo bastimento, sarà medicato e curato a spese del bastimento e del carico.

Sommario

1.—Differenza per lo spesato, a carico di chi cede, nel caso di che tratta lo art. 251.
2.—Le spese nel rincontro sono di natura appellate *avaria comune*.
3.—La mutilazione o storpio del marinaro nel caso indicato da questo articolo non dà dritto a sussidio.
4.—Circostanza che tale *avaria comune* può far passaggio in *avaria semplice*, allorchè il legno è preso nel combattimento.
5.—Avviso di Pothier per i passaggieri, marinari, e caricanti.

COMENTO.

§. 1. Nel caso dell'articolo precedente 250 del nostro Codice di commercio, il marinaio è curato a sole spese del bastimento. Ma in questo che trattiamo, il marinaio o persona dell'equipaggio debb'esser curata e medicata a spese del bastimento e del carico. Osservasi pure che il Codice non stabilisce per questo secondo caso la stessa distinzione fatta pel caso precedente, se cioè, il marinaio sia stato ferito prima o dopo il viaggio; basta adunque che lo sia stato in servizio del bastimento, per avere il dritto al pagamento de' suoi stipendi, e ad esser curato a spese del bastimento, o del carico.

§. 2. La disposizione sudetta è giustissima, allorchè si pone mente, che il marinaro ferito in viaggio, lo è stato per il bene e la salute comune. Per conseguenza le spese che la sua ferita cagiona, formano un'*avaria comune*, ossia un fatale accidente, che dee ricadere prò rata sulle mercanzie, e sul bastimento; a diversità di colui che è stato ferito al servizio del bastimento: la indennità di quest'ultimo individuo è una *semplice avaria*, che non può essere a carico, che del solo capitano, qual capitano nel ricevere il nolo si è addossato tutte le spese, che il servizio del bastimento potrebbe cagionare sul corso ordinario delle cose.

§. 3. Sull'oggetto è osservabile, che tali spese non avran luogo che per la cura dell'ammalato ferito. Che se il marinaro rimane storpio, mutilato, anche in maniera di non poter più guadagnare con che vivere, non ha diritto, per questo, ad alcuna indennità. Alcuni autori han detto, che sarebbe cosa giusta, che costui avesse allora un pane sicuro. Ciò è verissimo, ma dovrebbe esservi anche una legge, che l'ordinasse, e non ve n'è alcuna; perchè un tal nuovo carico sarebbe capace di raffreddare il commercio marittimo. Dal solo Governo si possono aspettare ricompense di questa natura.

§. 4. Siccome dando opera alla comune salvezza del bastimento e del carico, il marinaro è stato ferito, e questo si è veduto, esser *avaria comune*, la quale dee essere sofferta dal carico, non che dal bastimento e dal nolo. Da ciò segue, che se il bastimento vien preso nel combattimento, il marinaro non ha cosa alcuna a reclamare. È un principio, che in caso di preda o di naufragio, tutte le avarie sono *semplici*, e debbono essere a carico delle case, che le hanno sofferte.

§. 3. Pothier, trattando delle avarie al n. 113, è di avviso che lo stesso beneficio debbon godere i passaggieri, quali in una battaglia han preso le armi a richiesta del capitano. Se sono stati feriti, le spese del loro mantenimento, e medicamenti debbono ancora essere un'*avaria comune*.

Del resto, soggiunge lo stesso autore, non importa, che il marinaro sia stato ferito combattendo, oppur facendo la manovra durante la battaglia: nell'uno e nell'altro caso egli lavorava per la comune salvezza.

Però è da ritenersi, che i caricanti non sono tenuti per simile contribuzione, se non quando la battaglia, nella quale è stato ferito il marinaro ha procurato la conservazione delle merci, per potersi dire *avaria comune*.

Art. 252. I marinari ammalati o feriti, che si disbarcano da un bastimento, durante il suo viaggio in un porto, saranno provveduti dal capitano di quanto loro potrà occorrere per le spese della guarigione, e per loro mantenimento dopo guariti, sicchè potranno essere dai proprii Consoli rimandati nel regno.

Art. 253. I capitani daranno a tal effetto le dovute cauzioni pel rimborso di simili spese, per le quali saranno riputate *avarie semplici*, in conformità dell' art. 250 o *avarie comuni*, giusta l' art. 251, ed anderanno a carico degl' individui marinari, qualora le malattie o ferite sieno state da essi procurate.

Sommario.

1.—I trascritti articoli dimostrano la filantropia del legislatore. Dessi son nuovi nel Codice, ed ànno per origine la giustizia, ed il dovere sociale.
2.—In circostanze previste dall'art. 252 prima di partire il capitano con il legno, darà sicurezza nell'interesse del marinaro ferito.
3.—Il Console della nazione, del marinaro, avrà cura ristabilito sarà quest'ultimo, spedirlo in patria.
4.—Nel caso che la malattia o ferita se l'abbia procurato l' individuo affetto, non godrà verun beneficio.

COMENTO

§. 1. In queste disposizioni che si onorano l'umanità, affatto nuove nella nostra legislazione, nè esistenti in quella Francese, si appalesa il genio filantropo e giusto di un legislatore. Imperocchè sarebbe stato inumano ed ingiusto, abbandonare un marinaro, che ha ben servito, nel tempo, in cui, senza sua colpa, trovasi ammalato o ferito. E quali attrattive, questi due articoli non contengono per la gente di mare! quanto favore non conciliano al commercio!

§. 2. I capitani daranno a tal effetto le dovute cauzioni, presso il rispettivo Console, per il rimborso di tali spese, le quali saranno riputate *avarie comuni*, giusta il caso previsto dall'articolo sopra trascritto 252.

§. 3. Sarà cura del proprio Console, appena il marinaro sarà ristabilito, proccurargli l'imbarco per farlo ritornare in patria, ed assicurargli il necessario sostentamento per il viaggio.

§. 4. Ma se il marinaro è stato esso ca-

gione di procurarsi la malattia, poichè l'evento è succeduto per sua colpa, allora fa d'uopo,che ne sopporti le conseguenze;quindi è che non solamente le spese non gli son dovute,ma riceverà soltanto i salari per quel tempo proporzionato che ha servito.»

Cessano tutt'i riguardi, allorchè le malattie o ferite sono l'effetto di qualche colpa,o imprudenza. Il delitto non ha mai meritato le stesse considerazioni della sventura, nè meritar la dovea soprattutto trattandosi di gente di mare, accostumata ad una certa ferocia, e per carattere si proclive ai reati.

Art. 254. Se il marinaro uscito dal bastimento senza permissione è ferito in terra, le spese de' suoi medicamenti, e della sua cura sono a suo carico: egli potrà essere anche congedato dal capitano, purchè ciò sia in un luogo del regno.

I suoi salarii in questo caso non gli saranno pagati, che in proporzione del tempo che avrà servito.

Sommario.

1.—Origine del trascritto articolo.
2.—Perchè la legge ha formata tal disposizione di rigore
3.—Tal disposizione si estende al marinaro sceso in terra con permesso, e che in terra sia stato ferito?
4.—Osservazione sull'opinione di Valin, e di Locrè.
5.—Quali circostanze nel rincontro debbon concorrere per congedarsi il marinaro.
6.—Parere di Delvincourt, sul congedo del marinaro.
7.—Differenza tra l'art. 264 del Codice di commercio francese, e l'art. 254 del nostro Codice.

COMENTO

§.1. Il trascritto articolo prende capo dall'ordinanza di Wisbury,quale dichiarava,che se il marinaio cala a terra senza permissione, e vi è ferito, non sarà medicato a spese del bastimento;egli sopporterà allora le spese dei suoi medicamenti, e della sua cura, e potrà essere anche congedato dal capitano, altro non potendo pretendere, se non i suoi stipendi in proporzione del tempo, durante il quale esso ha servito (1).

§. 2. La legge ha così disposto sul particolare, a motivo che il marinaro non è stato ferito pel servizio del bastimento, essendo il suo accidente un effetto della sua insubordinazione.

§.3. Nulladimeno,si estende questa disposizione al marinaro ferito in terra, ma scesovi con autorizzazione?

Valin pretende, che, quantunque sceso a terra con permissione, se il marinaro è ferito non al servizio del bastimento, non sembra giusto che egli sia medicato a spese del bastimento istesso (1).

§4. Noi siam di avviso col sig. Locrè,che questa opinione sia dura, e severa. Il marinaro, che si trova ferito in circostanze, in cui non era fuori dei termini del suo dovere,deve essere assimilato al marinaro che cade malato durante il viaggio, qualora la sua ferita sia un caso fortuito,e non l'effetto del-

(1) Vedi art. 264 del Codice francese. Ordinanza di Wisbury, art. 13; e Kuricke, p. 821.

(1) Vedi Valin, art. 12, titolo *dei salarii*.

la sua ubbriachezza, o di disputa con altri marinari.

Ciò che ne induce ad una simile decisione si è che l'art. 254 del Codice, non parla che del marinaro uscito senza autorizzazione. Ora è regola.

1. Che, quando la legge applica specialmente la sua disposizione ad un caso, essa esclude l'applicazione che se ne vorrebbe fare ad altri casi;

2. Che le disposizioni severe non debbono giammai essere portate al di là della ipotesi per la quale sono formalmente stabilite (1).

Ma fa d'uopo, che la ferita sia *un caso fortuito*, e non l'effetto di dissolutezze e di querele; altrimenti si dovrebbe far ritorno al rigore de' principi e prendere per norma la decisione di Valin. L'opinione del sig. Locrè sarebbe troppo generale in questa circostanza.

§. 5. Del resto, dal modo come è concepito l'art. 254 risulterebbe, che per poter aver luogo il congedo del marinaro sarebbero necessarie due cose: la prima, che egli fosse calato a terra senza autorizzazione, e la seconda, che fosse ferito.

Nulladimeno, noi siamo dello stesso parere di Valin e del sig. Delvincourt, cioè, che basti la prima circostanza. Peraltro, il congedo del marinaio non è in questo caso, se non una facoltà di cui il capitano può far uso, purchè non sia in paesi stranieri, ove, giusta l'art. 260, niun congedo può esser dato (1).

§. 6. Il sig. Delvincourt è di avviso, che, se non si congeda il marinaio, e la sua malattia l'impedisce di servire per molto tempo, i suoi stipendi non debbono correre. Noi non possiamo adottare questa opinione troppo rigorosa. È senza dubbio per interessi della navigazione, che egli non è stato congedato: quindi per queste medesime vedute egli non deve esser privato momentaneamente de' suoi salari.

§. 7. L'art. 264 dell'abolito Codice francese di commercio è stato modificato appo noi dall'art. 254 delle nostre leggi di eccez. ossia attual Codice di commercio, per dei riguardi dovuti all'umanità, che favoriscono il commercio, e quei riguardi medesimi che han dettato gli art. 252 e 253 già comentati, che dir si possono nuovi.

Quindi ponendo mente al detto art. 264 si ha che nel caso ivi preveduto, il capitano era autorizzato a congedare il marinaro senza alcuna limitazione. L'art. 254 poi limita alquanto tale facoltà, e stabilisce, che il congedo può darsi solo in un luogo del regno. Così la pena è rimasta meglio proporzionata alla colpa, e l'umanità più rispettuta.

(1) Vedi il sig. Locrè su l'art. 264 del Cod. Franc.

(1) Vedi Valin, art. 12, titolo *dei salarii dei marinari*.
Il sig. Delvincourt, t. 2, p. 250 e 251.

Art. 255. In caso di morte di un marinaro, durante il viaggio, se egli era arrolato a mese, i salarii che gli spettano fino al giorno della morte, sono dovuti ai suoi successori. Se esso era arrolato a viaggio, è dovuta la metà de' salarii, qualora muoia nell'andare, o nel porto di arrivo; qualora muoia nel ritornare è dovuto il totale dei suoi salarii. Se il marinaro è interessato nel profitto o nel nolo è dovuta la sua parte intera, qualora muoia incominciato il viaggio. I salarii del marinaro morto in difesa del bastimento sono dovuti per intero per tutto il viaggio, se il bastimento arrivi a buon porto.

Sommario

1. —La legge provede il caso di morte di un marinaro in viaggio.
2. —Origine dell'art. e numero delle disposizioni che contiene.
3. — Opinione di Valin in caso di morte del marinaro.
4. — Perchè la legge ha accordato agli eredi l'intero salario nel caso che il loro autore sia morto in combattimento.
5. —Condizione della legge chiesta nel rincontro.
6. —Restrizione disposta dalla legge stesso nel rincontro.
7. —I salari de' marinari arrolati a mese vanno agli eredi, incluso anche il tempo della malattia.
8. —Agli eredi del marinaro arrolato a viaggio spetta la metà dei salarii, qualora il marinaro muoia nell'andare, o nel porto del suo arrivo; l'intero allorchè muore appena messa la vela al bastimento.
9. —Caso in cui il marinaro fosse arrolato per la gita soltanto.
10. —Perchè una tal differenza di pagamento per il marinaro arrolato a mese.

COMENTO

§. 1. Dal trascritto articolo risulta, che ne' casi di morte di un marinaro, i suoi eredi hanno diversi dritti, secondo i diversi casi dichiarati nell'articolo istesso 255.

È da avvertirsi però, che nell' ultimo caso espresso dal detto articolo, se il marinaro è morto in difesa del bastimento, e questo non arrivi a buon porto, sia perchè perduto, sia perchè calato a fondo, nulla essendo dovuto al marinaro se fosse rimasto vivo, nulla pure tocca a' suoi eredi.

Ciò valga per prevenzione, mentre più diffusamente sarà tenuto ragionamento da qui a poco.

§. 2. La disposizione contenuta nell'articolo 255 è una copia letterale dell' art. 265 del Codice francese, e questo non è che una riunione degli art. 13, 14 e 15 del tit. 4, lib. 3. dell' Ordinanza francese del 1681.

Tre disposizioni diverse si scorgono in questo articolo; l' una differisce dall' altra, circa il quantitativo del *deberi* dovuto al marinaro, e per esso a' suoi eredi.

§. 3. Valin su l'art. 5. de' salari de' marinari è di avviso, che debbe essere lo stesso, se sia stato ucciso difendendo il bastimento, o sia stato ucciso nel combattimento facendo il servizio della manovra; tale opinione è da adottarsi volentiermente, giacchè la manovra è una specie di difesa, tanto più che le manovre sono più attive, più frequenti, e più pericolose durante il combattimento.

§. 4. La legge ha accordato il salario per intero a' suoi eredi, come motivo d'incoraggiamento, e per tutto il viaggio gli saranno pagati i salari con la distinzione già fatta,

cioè che i salari scaduti sino al momento della morte, sono dovuti dal solo bastimento, e dal carico.

§.5. La legge ancora con il detto articolo e nel suo 1. comma nel mentre che accorda gl'interi salari dovuti al marinaro vi appone una condizione, qual'è quella, *se il bastimento arrivi a buon porto.*

§.6. Questa è una restrizione fondata sul motivo, che gli eredi del marinaro non possono esser trattati più favorevolmente che non lo sarebbe egli stesso se vivesse; mentre noi abbiam già veduto, che quando il bastimento si perde, il marinaro non può pretendere alcun salario.

§.7. Si è veduto che se il marinaio è arrolato *a mese* i salari che gli spettano sino al giorno della morte sono pagati a'suoi successori. Infatti siccome il salario di questo marinaro viene acquistato giorno per giorno, così ciò che gli è dovuto sino al dì della sua morte, comprendendovi anche il tempo della sua malattia, durante il quale egli non cessa di guadagnare il salario, entra nella sua eredità, e passa ai suoi eredi, come si argomenta dall'art. 252.

§.8. Se il marinaio è arrolato *a viaggio* è dovuta la metà dei suoi salari, laddove egli muoia nell'andare, oppure nel porto del suo arrivo; è poi dovuta la totalità di essi qualora muoia nel ritorno; e ciò, dice Valin, anche quando il marinaio fosse morto pochi giorni dopo la partenza, o il giorno stesso in cui il bastimento avesse messo alla vela tanto nello andare, quando nel ritornare.

§.9. Si suppone quivi che il marinaio sia arrolato soltanto per una somma, per l'andata e pel ritorno, il che in effetti accade quasi sempre. Ma come sarà regolato se il marinaio è arrolato per l'andata soltanto? In allora è da attenersi al sentimento di Pothier il quale dichiara, che la totalità dei salari dell'andata gli sia dovuta.

Non si tratta qui di un salario giornaliero; è un appalto, che non è però del numero di quei, per i quali nulla è dovuto sino a tanto che il lavoro impreso non sia stato interamente terminato. Quest'appalto altro oggetto non ha, se non d'impedire al marinaio di reclamare una somma maggiore, quando il viaggio è prolungato, ed al proprietario di dare al marinaio una somma minore, quando il viaggio si fa in un brevissimo spazio di tempo.

§. 10. Si dimanda, perchè questa differenza col marinaio arrolato a mese, il quale è pagato fino al giorno della sua morte soltanto? Si risponde: il marinaio arrolato a mese, non dovendo soffrire alcun danno dagli accidenti che possono rendere più lungo il tragitto, dee ugualmente correre il rischio di quei che possono abbreviarlo. Ora, il tragitto è terminato per lui sin dal momento della sua morte, dovechè, il marinaio arrolato *a viaggio* ha corso rischio di non ricevere per suoi salari che la somma stabilita, sebbene la durata del viaggio sia stata di molto prolungata. I suoi eredi hanno qualunque dritto ad esser pagati per intero di questa medesima somma, quantunque la sua morte, che è un accidente di forza maggiore, ne abbia abbreviata la durata (1).

(1) Vedi Pothier, *locazione dei marinari*, n. 192. Valin su l'art. 14, titolo *dei salarii.*

CONTINUAZIONE DEL SOMMARIO.

COMENTO

§. 1. Se il marinaio è interessato nel *profitto* o *nel nolo*, è dovuta la sua porzione intera, qualora egli muoia dopo incominciato il viaggio, così dichiara il trascritto art. 255 del nostro codice. Del resto questa disposizione si allontana un poco dalle regole comuni. Valin è di avviso, che, se fossero quì seguite le regole ordinarie, non si accorderebbe la menoma cosa agli eredi dei marinaio, e che la sua porzione andrebbe ad aumentare quella dei soci. Egli adduce per ragione, che nella specie, vi è una società di lavori, la quale non può fruttare se non col lavoro comune, e che non potendo contribuirvi il marinaio, nè i suoi eredi, non è naturale, che essi abbiano parte ai benefizi. Ma bisogna dire, soggiunge egli, che la legge ha fatto uso di un tal mezzo per incoraggiare i marinai a formare queste specie di società, e d'imprese, dando loro la sicurezza, che se essi muoiono nel corso del viaggio, la loro intera porzione passerà ai loro eredi (1).

Conseguentemente, sia che il marinaio muoia, o viva, la società comincia alla partenza del bastimento, e non finisce che al suo arrivo; ma però se il bastimento avesse guadagnato sino al giorno della morte del marinaio, ed avesse in seguito perduto, ne viene di conseguenza, che gli eredi del marinaio non potrebbero pretendere che in proporzione del guadagno di ciò che resterebbe. Nulla poi posson addimandare se si trovasse che il bastimento non avesse fatto alcun guadagno; ciò è fondato sul perchè la società è stata continuata, e non vi ha potuto essere realmente beneficio, o perdita, se non dopo terminate tutte le sue operazioni per effetto del ritorno del bastimento nel porto primitivo della sua partenza (1).

§. 2. Se il marinaio morto durante il viaggio fosse stato arrolato per il tragitto, la somma intera, che gli sarebbe stata promessa, o contata, apparterrebbe di dritto ai suoi eredi (2).

Del resto è giusto in tutt'i casi, siccome

(1) Vedi Valin su l'art. 14, titolo *dei salarii*.

(1) V. decisione del 21 febbraio 1736, riportata da Bonnet, p. 273.

(2) Vedi *Sentenza dell'Ammiragliato di Marsiglia* del 31 luglio 1753, riportata da Emèrigon, t. 1., p. 637, e 638.

osserva Valin *loco citato*, di calcolare agli eredi ciò che si è pagato per la sepoltura del defunto (1).

§. 3. Infine per un nuovo motivo di incoraggiamento, la legge portando anche più lontano le sue vedute, accorda agli eredi del marinaio *ucciso in difesa del bastimento* tutti i suoi salari, come se avesse effettivamente servito durante tutto il viaggio; il che si estende a tutte le specie di arrolamento, sia a mese o a viaggio, sia con parte al nolo o al profitto, e sia che ciò avvenga nell'andata o nel ritorno. Il marinaio, nella persona dei suoi eredi, dee godere di tutt'i vantaggi che gli erano assicurati dalla natura e dalle clausole del suo arrolamento; i suoi salari a mese per tutta la durata del viaggio: se è stato arrolato a mese; il prezzo stipulato, se è stato arrolato a viaggio; la sua porzione nel profitto o nel nolo, se è stato arrolato con parte al profitto o al nolo.

Questa decisione si debbe anche applicare al caso, in cui il marinaio, durante la pugna, facendo semplicemente il servizio della manovra, sia stato ammazzato; o pure abbia perduta la vita in una caduta, ovvero, ferito soltanto dalla stessa, sia morto in seguito per le conseguenze della sua ferita, a motivo che egli lavorava, al pari degli altri marinai, per la conservazione comune (2).

§. 4. Del resto, gli eredi del marinaio ucciso in difesa del bastimento hanno dritto ad esser pagati dei loro salari a spese tanto del carico, quanto del bastimento, per la porzione eccedente i salari che sarebbero stati dovuti in caso di morte naturale; giacchè i salari scaduti sino al momento della morte sono dovuti dal bastimento solo; l'eccedente de' salari, sino all' arrivo del bastimento a salvamento, sarà pagato dal bastimento e dal carico, come si è di sopra già detto.

Infatti, giusta l'art. 263, le spese della guarigione del marinaio ferito in difesa del bastimento formano un'avaria grossa e comune a carico del bastimento; siegue da ciò che per gli stipendi del marinaio ucciso in simile circostanza, lo stesso dee praticarsi relativamente a quel che sarà dovuto dopo la sua morte al di là dei salari che avrebbe avuto se fosse trapassato di morte naturale. « I soli salari che sarebbero stati dovuti in » quest' ultimo caso, dice Valin, debbono » essere sopportati dal bastimento; il sovrappiù è un'avaria comune, che dee cadere sul caricamento insieme e sul bastimento (1) ».

§. 5. Ciò che la legge decide per rispetto ai salari del marinaio ucciso nella pugna è applicabile alla porzione che gli sarebbe spettata nella preda che il bastimento avrebbe fatta Questa porzione unitamente a quello che gli era dovuto pel rimanente delle sue anticipazioni, dee egualmente passare a' suoi eredi, come tenendo luogo di stipendi (2).

§. 6. Ma tutto ciò è dovuto solo quando il bastimento arriva a salvamento; giacchè la perdita del bastimento è un caso di forza maggiore, i cui funesti effetti debbono ricadere sovra ciascuna persona.

Però la perdita non dee nuocere agl'interessati, che nella proporzione in cui esiste. In conseguenza, i marinai, di cui è quistione, saranno pagati dei loro stipendi scaduti sino al momento della morte, o sugli avanzi del bastimento, o sul nolo delle merci salvate, conformemente alle regole che sono stabilite dall'art. 247 del nostro codice, già trattato, ed al pari delle altre persone dell'equipaggio; sono poi pagati e su le merci salvate, e su gli avanzi del bastimento, insieme, secondo l'art. 393 del nostro codice per la porzione eccedente i salari che sarebbero stati dovuti in caso di morte naturale.

Infatti, il marinaio ferito nella battaglia è curato e medicato a spese del bastimento e del carico, perchè le spese della guarigione formano un'avaria grossa e comune; ne siegue, che lo stesso deve essere pel pagamento da farsi a' suoi eredi de' salari, che oltre-

(1) Vedi *Consolato*, cap. 128 e 129; e Cleirac su l'art. 7 dei Giudizi di Oleron.

(2) Vedi Valin su l'art 15, titolo *dei salarii*.

(1) Vedi Valin, *loco citato*.

(2) Vedi art. 9 del regolamento del 25 nov. 1693, riportato da Valin su l'art. 2, titolo *delle prede*.

passano quelli che avrebbero avuto, se la morte fosse stata naturale. I soli stipendi che sarebbero stati dovuti in quest'ultimo caso debbono essere sopportati dal bastimento; il sovrappiù è un' avaria comune, che dee cadere al tempo stesso e sul carico e sul bastimento.

§. 7. Del resto, noi faremo osservare con Pothier, che la contribuzione ha luogo solo nel caso in cui la pugna avrebbe impedito la presa del bastimento, giacchè, ove il bastimento fosse stato preso, quantunque dopo avesse trovato il mezzo di salvarsi, i danni sofferti nella battaglia non sarebbero mica avarie comuni, non essendovi altre avarie comuni che dieno luogo a contribuzione, se non se quelle, le quali hanno effettivamente procurato la conservazione del bastimento, e delle merci; e per la stessa ragione non sarebbe applicabile l'ultima disposizione dell'art. 255 per riguardo al pagamento intero dei salari durante tutto il viaggio.

In tal modo, gli eredi del marinaio ucciso nella battaglia non potrebbero pretendere il pagamento intero dei suoi salari, secondo l'ultima disposizione dell'art. 256, ma solamente il pagamento dei suoi salarii, secondo le prime disposizioni di questo articolo, le quali corrispondono a quelle degli art. 13 e 14 del titolo dei salarii dell' ordinanza del 1681 (1).

(1) V. Pothier, *locazione dei marinai*, n. 197.

Art. 256. Il marinaro preso sul bastimento da' nemici, o da pirati nulla può pretendere contro il capitano, i proprietari ed i noleggiatori per lo pagamento del suo riscatto. Egli è pagato dei suoi salarii fino al giorno in cui è stato preso, e fatto schiavo.

Art. 257. Il marinaro preso da nemici, o da pirati mentre è stato mandato in mare, o a terra per servizio del bastimento, ha dritto all' intero pagamento dei suoi salarii. Egli ha il dritto al pagamento di una indennità per lo suo riscatto, se il bastimento arrivi a buon porto.

Art. 258. L' indennità è dovuta da' proprietarii del bastimento, se il marinaro è stato mandato in mare, o a terra per servizio del bastimento istesso.

L' indennità è dovuta da' proprietarii del bastimento, e del carico, se il marinaro è stato mandato in mare, o a terra per servizio del bastimento, e del carico.

Art. 259. La somma della indennità è fissata a duc. 130. La riscossione, e l' impiego saranno determinate dal Governo.

Sommario

1.—Origine dell'articolo, ed osservazioni sullo stesso.
2.—Non vi è contribuzione da chiedere in caso di avaria semplice, cioè quando il marinaro è fatto schiavo.
3.—Ha luogo l' indennizzazione allorchè per servizio del bastimento il marinaro è fatto prigioniere, o schiavo.
4.—Da chi è dovuta tale indennità.
5.—Differenza tra salari ed indennità.
6.—Quando l' indennità è dovuta dal solo carico.
7.—Quantitativo dell' indennità stabilito in Francia, e quello fissato nel nostro Codice.
8.—Il Governo determina la riscossione e l' impiego.
9.—Qualunque sia il carattere dell'uomo marino fatto schiavo, la indennità è uguale.
10.—La ripartizione delle somme inservienti pel riscatto dee effettuarsi appena giunge il bastimento, ed a cura del capitano.
11.—Il riparto dee farsi a carico del bastimento e del carico, se trattasi di avaria commune; in caso di dissenzione, la somma dei duc. 130 sarà depositata presso il principale interessato sia del legno, o del carico.

COMENTO

§. 1. Questi tre articoli, che corrispondono agli art. 266, 267, 268 e 269 del Codice francese prendono origine dall' art. 17 del tit. 4. del lib. 3. della ripetuta ordinanza della Marina francese del 1681. Essi ne sono la spiegazione.

Il caso di cui si tratta nell'art. 257 è molto differente da quello di cui è quistione nell'art. 256.

La distinzione stabilita da'soprascritti articoli è ragionevole.

La indennità dovuta secondo i diversi ca-

ci, o è a carico del solo bastimento, ovvero ricade sul bastimento, e sulle mercanzie. Ad oggetto di non lasciar nulla d'incerto, la legge ha stabilita anche l'indennità del riscatto.

Il marinaio essendo stato scelto per fare un servizio pel quale qualunque altro poteva come egli ricever comando, non sarebbe giusto, che la disgrazia che prova gli restasse personale, e fosse per suo conto particolare.

In questo caso ha i suoi salarii interi, il che conferma la riflessione che da noi si farà sull'art. 256, supponendo che il bastimento scappi.

Acciò la disposizione dell' art. 256 abbia luogo, bisogna supporre, che il bastimento non sia stato preso.

§. 2. In materia di preda e di rapina, dice Valin, tutto essendo in potere ed alla discrezione del pirata o nimico, ciò che è preso a ciascheduno o ad alcuno in particolare, forma un'avarìa semplice, per la quale, in conseguenza, non vi è contribuzione da chiedere. Se dunque, nel disordine della preda, dei marinai son rapiti e fatti schiavi, è questa una disgrazia, che risguarda essi solamente. Eglino non possono rivolgersi, pel pagamento del loro riscatto, nè contro il capitano e gli altri, che hanno avuto la buona ventura di sfuggire, nè contro il proprietario, nè infine contro i caricanti. È a lui particolare una tal fortuna, siccome è propria e personale al marinaio la disgrazia che ha avuto di esser preso e fatto schiavo (1).

È un mero accidente, aggiunge Pothier, il quale non concerne che il marinaio; e non si può dire, che egli sia stato preso per cagione del servizio del bastimento (2).

Però dobbiamo altresì supporre, che il bastimento non sia stato preso, altrimenti il marinaio non potrebbe neanche pretendere un salario (*Art. 246*). Si tratta adunque del caso in cui i pirati o i nemici, essendosi impossessati del bastimento si contentino di togliere ciò che loro conviene, e tra gli altri gli oggetti dei marinai, ed abbandonano poi il bastimento. Siccome allora non è la presa *dei marinai*, che ha salvato il bastimento, essa è un'avarìa semplice, la quale deve essere sopportata dalla cosa che l' ha sofferta (*Art. 395*), il marinaio deve essere pagato soltanto dallo stipendio scaduto sino al giorno in cui è stato preso.

§. 3. Ben altro è, allorchè il marinaio è stato fatto prigione o schiavo nell' eseguire qualche commissione particolare pel servizio del bastimento. Pel servizio del bastimento egli si è esposto allora ad esser fatto prigione o schiavo, e dee perciò esserne indennizzato. In fatti, l'art. 257 dice: « Il marinaio » preso da' nemici o dai pirati, mentre è » stato mandato in mare o a terra per servi- » zio del bastimento, ha diritto *all' intero* » *pagamento* dei suoi salarii. Egli ha diritto » al pagamento *di una indennità* pel suo ri- » scatto, se il bastimento arrivi a buon por- » to ».

Così in questo caso, il marinaio ha diritto al pagamento intero de' suoi stipendii; locchè dee intendersi, siccome osserva Pothier, de' salarii dell' intero viaggio, benchè la schiavitù lo impedisca di servire sul bastimento; ed ha inoltre diritto ad una indennità pel suo riscatto; ma è necessario pur nondimeno, perchè egli possa pretendere il prezzo di tal riscatto, che il bastimento arrivi a salvamento (1).

§. 4. Questa indennità è dovuta da' proprietarii del bastimento, se il marinaio è stato mandato in mare o a terra *per servizio del bastimento e del carico* (*Vedi art. 258*).

Nel primo caso è un'avarìa semplice, che dee essere sopportata dalla cosa che l' ha sofferta.

Nel secondo caso, è un'avarìa comune; e siccome trattasi qui di un'avarìa comune, o di una indennità dovuta al marinaio, indipendentemente dai suoi salarii, non è sul nolo delle merci solamente che dee regolarsene il pagamento, ma sul valore reale delle merci salvate; di modo che, dice Valin, la ripartizione del prezzo del riscatto, si farà in-

(1) Valin, art. 16, titolo *dei salarii*.
(2) V. Pothier, *ibid. locazione dei marinai*, n. 221.

(1) Vedi Pothier, *locazione dei marinai*, n. 222.

distintamente, come in materia di getto e di contribuzione, è pro rata, sul valore degli avanzi del bastimento e su quelle delle merci salvate, deduzione fatta dal nolo (1).

§.5. In fatti, è necessario osservare la differenza che la legge mette tra i salarii e la indennità. I salarii non sono dovuti che sino a concorrenza degli avanzi del bastimento, e sussidiariamente sul nolo, e non mai su le merci. (*Art. 247*). La indennità, al contrario, è dovuta sino ad una data concorrenza, ed in proporzione del valore reale delle merci; tale è la regola generale per tutte le avarie *grosse e comuni*. (*Art. 393*).

§. 6. La legge non ha preveduto il caso in cui il marinaio sarebbe mandato a terra per servizio del solo carico. Vi ha una ragione in ciò, dice Valin, su l'art. 17 *ibidem*, ed è che non si può concepire un caso in cui il servizio del caricamento sia indipendente da quello del bastimento. L'equipaggio non essendo impiegato alla conservazione del caricamento, se non in quanto è incaricato di quella del bastimento, nulla può farsi pel caricamento, che non sia conseguenza del servizio dovuto al bastimento, dovechè il servizio del bastimento può non avere alcuna cosa di comune col caricamento.

Però non può egli avvenire che un uomo sia mandato a terra per servizio del suo caricamento? a cagion di esempio, per assicurarsi se tale merce si venderebbe nel paese, per operarne la vendita, etc. Noi siamo dello stesso avviso del sig. Delvincourt, che allora la indennità deve essere sopportata dal suo caricamento (2).

(1) Vedi Valin. art. 17, titolo *dei salarii* etc.

(2) Vedi il sig. Delvincourt, *Institute* del diritto commerciale, t. 2, p, 246, n. 4.

§. 7. L'ordinanza della marina, art. 17, titolo *dei salarii*, fissava l'indennità, pel prezzo del riscatto del marinaio fatto schiavo, alla somma di 300 lire; ma siccome questa somma sarebbe incontestabilmente troppo tenue oggidì, così il Codice di commercio francese l'ha portata a 600 franchi per una conseguenza dell'aumento dei valori; in modo che il marinaio non può pretendere una somma maggiore, quando anche il suo riscatto gli avesse costato di più. Il nostro codice di eccezione con l'art. 259 ha fissata la somma dell'indennità a duc. 150.

§. 8. Del resto, la riscossione e l'impiego ne saranno determinati dal Governo. (*V. art. 259*).

§. 9. Qui il legislatore ha saggiamente stabilito una indennità uguale pel riscatto dei marinai presi e fatti schiavi; egli non ha curato la qualità dell'uomo, nè ha calcolato il prezzo del suo riscatto dall'impiego che occupava a bordo.

§. 10. L'art. 18 dell'ordinanza della marina, titolo *dei salarii*; esigge imperiosamente che la ripartizione delle somme destinate al riscatto de' marinai fosse fatta a diligenza del capitano, *immantinente dopo l'arrivo del bastimento*. Questo è il voto della umanità.

§. 11. La ripartizione del prezzo del riscatto di un marinaro schiavo dee farsi a carico del bastimento, ed anche del caricamento nel caso dell'art. 258. L'uno e l'altro debbono contribuirvi, perchè si tratta di un'avaria comune. Se vi è difficoltà a questo riguardo, si dee far ordinare che la somma di che parla la legge, sia depositata per modo di provvisione, nelle mani del principale interessato sul bastimento o sul carico.

Art. 260. Ogni marinaro, che giustifichi di essere stato licenziato senza giusta cagione, ha dritto ad una indennità contro il capitano.

L' indennità è fissata al terzo de' salarii, se il congedo accade prima del viaggio cominciato.

L' indennità è fissata alla totalità de' salarii ed alle spese del ritorno, se il congedo accade durante il corso del viaggio.

Il capitano non può in alcuno de' casi sopraccennati ripetere la somma dell'indennità da' proprietarii del bastimento.

Non vi è luogo ad indennità, se il marinaro è congedato prima che sia chiuso il ruolo.

In niun caso il capitano può congedare il marinaro in un paese straniero,

Sommario

1.—Donde prende origine il sopraseritto articolo.
2.—Errore di Valin, il quale considera uguale il congedo del marinaro, a quello del capitano.
3.—Il capitano o maestro non può congedare il marinaro, se non per giusta causa.
4.—Il trascritto art. 260 è applicabile ad ogni specie di arrolamento.
5.—Il congedo al marinaro non può darsi mai, e per qualsiasi ragione in paese straniero.
6.—Senza valevole motivo, chiuso il ruolo dell'equipaggio, non può congedarsi il marinaro anche stando nel regno.
7.—Varie autorità che si riferiscono alla materia.
8.—Spetta al marinaro provare l'ingiusto congedo, mentre è presunto giusto, il congedo dato.
9.—Motivi valevoli per congedarsi una persona dell'equipaggio.

COMENTO

§. 1. L'origine del trascritto articolo prende capo dall'art. 270 del Codice francese, e questo non fa che dividere e spiegare l'articolo 10 del tit. 4, lib. 3 dell'ordinanza della Marina francese del 1681.

§. 2. Qui il maestro o capitano è messo in opposizione con il resto del suo equipaggio. Valin dice, sull'art. 16, che malgrado ciò fa d'uopo seguire la stessa regola per il caso in cui il proprietario dà il congedo al maestro: ma s'inganna evidentemente avendo il proprietario il diritto di congedare il capitano senza indennità.

§. 3. L'art. 260 trascritto, chiaro dimostra che il maestro, o capitano ha il potere di congedare il marinaro, o persone dell'equipaggio, qualora ne ha ragione sufficiente.

§. 4. Un tale articolo si applica ad ogni specie di arrolamento, sia a mese, sia a viaggio, sia alla parte del nolo, o del profitto.

§. 5. In niun caso il capitano può congedare il marinaio in paese straniero (1).

§. 6. Inoltre, appena chiuso il ruolo di equipaggio (questa chiusura forma il contratto tra il capitano ed il marinaio), il capitano non può congedare il marinaio, anche nel regno, *senza valevole motivo*.

§. 7. La ordinanza di Wisbuy, art. 3, porta: « Il padrone può, prima di partirsi, abbandonare il marinaio senza ragione legittima, pagandogli la metà di ciò che gli è stato promesso; ma se è uscito dal porto, ed ha cominciato il viaggio; il padrone che lo congeda senza motivo è obbligato a pagargli per intero tutti i salari promessi ».

Cleirac osserva ancora che, se il padrone congeda il marinaio, questo dà diritto a'suoi salari ed alle sue indennità (2).

Valin è di opinione che la facoltà, che ha il padrone di congedare di moto proprio il marinaio, o qualunque altro uomo dell'equipaggio dee intendersi solo nel caso in cui non è nel luogo della dimora del proprietario del bastimento. Altrimenti egli non può farlo senza il consenso del proprietario, per la ragione che secondo la legge, ei non può formare il suo equipaggio se non di accordo col medesimo, se questi è sul luogo (*Vedi l'art. 210 del Codice*).

Vero è, continua Valin, che non dee supporsi, che il proprietario voglia costringere un padrone a conservare un marinaio che non gli piaccia; ma pure il padrone non dee congedarlo di sua propria autorità senza l'assenso del proprietario, il quale, solo perchè il capitano si ha preso una tal libertà, può imporgli la necessità di conservarlo; ed egli ne ha di fatti il diritto, poichè da lui il capitano ha ricevuto il suo potere (1).

§. 8. Ma bisogna osservare, che il motivo del congedo, è sempre supposto giusto; spetta al marinaio il provare il contrario: *ogni marinaio che giustifichi di esser stato licenziato senza giusta cagione*, dice l'articolo 260.

§. 9. I motivi valevoli di congedo; per riguardo al marinaio, sono la non conoscenza del suo mestiere, l'esser egli ladro, sedizioso, furioso, ed accattabrighe, a segno da cagionar disordine nel bastimento, l'esser troppo indocile, ed il resistere al capitano ed a coloro che hanno il dritto di comandarlo, obbligando ad usare i gastighi per fargli fare il servizio (2).

(1) Vedi art. 270 del Codice francese, dichiarazione del 28 dic. 1728, art. 1. riportata da Valin su l'art. 10, tit. *dei salarii*.

(2) V. Cleirac sul quinto de' giudizi di Olèron, n. 19.

(1) V. Valin su l'art. 10, titolo *dei salarii*.

(2) V. *Consolato del mare*, cap. 122 e 160.
Dritto anseatico, tit. 3, art. 8.
Kurick, p. 707 e 710.
Ordinanza di Wisbury, art. 25.

Continuazione del Sommario.

1.—Possono congedarsi gli uffiziali del legno, per ragioni diverse da quelle indicate per i marinari.
2.—Osservazione di Valin sul congedo che può dare il capitano agli uffiziali del bastimento.
3.—Cosa è dovuta ai marinai o altri dell'equipaggio nel caso di giusto congedo.
4.—Quid, se il congedo è dato ingiustamente.
5.—Norma sul tanto, che deve darsi al marinaro, durante il viaggio.
6.—Come si esprimeva l'ordinanza della Confederazione Teutonica sull'oggetto.
7.—Opinione di Valin, ed esempio.
8.—Non vi è luogo ad indennizzazione nel caso, che il marinaro è congedato prima della chiusura del ruolo di equipaggio.
9.—L'indennizzazione accordata al marinaro senza giusta causa, per congedo ingiusto dato dal capitano, ricade su quest'ultimo, senza dritto di pretenderla dai proprietarii.
10.—Cosa intende la legge nel caso per indennizzazione. Esempio analogo. Scopo della legge nello interesse del proprietario e del capitano.

COMENTO.

§. 1. Rispetto agli uffiziali maggiori ed al chirurgo, Valin dice, « che possono esser congedati per motivo d'inesperienza, ed inoltre per cagioni meno gravi che quelle dei marinai, perchè si richiede da loro maggior delicatezza; che perciò, se eglino mancano gravemente al capitano, se per colpa loro sorge inimicizia tra questo ed alcuni di essi; se quegli che comanda nella sua assenza maltratta senza ragione l'equipaggio, in tutti questi casi, ed altri simili, che non è possibile di particolarizzare, il congedo è dato con *giusta cagione*.

§. 2. Valin soggiunge, che rispetto al pilota ed al secondo capitano, per quanto ragione avesse il capitano di congedarli, egli avrebbe torto d'imprenderlo di propria autorità; che esso dovrebbe per dichiarare giudiziariamente la loro destituzione, a fine di non esporsi ad esser tenuto degli avvenimenti, che possono risultarne verso i proprietari; giacchè tali ufficiali sono troppo necessarii alla direzione del bastimento, per poter restarne privi, e non è cosa tanto facile, almeno nel corso del viaggio, il rimpiazzarli esattamente (1).

§. 3. Nel caso in cui il marinaio o altri dell'equipaggio sieno *congedati con giusto motivo*, è loro dovuto solamente l'ammontare delle giornate da essi impiegate all'allestimento del bastimento, se il congedo ha luogo prima della partenza; e se sono congedati durante il viaggio, i salari non sono loro dovuti che in proporzione del tempo, durante il quale hanno servito.

Nell'una e nell'altra ipotesi non debbono

(1) V. Valin su l'art. 10, tit. *dei salarii*.

avere alcuna spesa di viaggio. È per loro colpa che son congedati, e non per fallo del capitano. Perciò eglino non possono pretendere altri salari, fuorchè quelli de' servizi, che han resi prima del congedo; non possono dimandarne affatto per quelli che hanno mancato di rendere (1).

§. 4. Ma se il marinaio o altri dell' equipaggio sono congedati *senza giusta cagione*, essi han dritto ad un' indennizzazione uguale al terzo dei loro salari, qualora il congedo abbia luogo prima della partenza del bastimento, cioè prima che sia incominciato il viaggio. Però quegli che è in tal modo congedato senza giusta cagione dovrebbe a' termini della *legge 38. ff. de locat.*, esser pagato per intero del suo salario, poichè non è stato in lui il non adempiere alla sua obbligazione; ma si è supposto, che il marinaio, potendo facilissimamente trovare un altro arrolamento, era sufficientemente indennizzato col ricevere il terzo de' suoi salari, vale a dire, il terzo indistintamente, se l'arrolamento è fatto a viaggio per un determinato prezzo, o il terzo, avuto riguardo alla durata ordinaria del viaggio, se l'arrolamento è a mese.

§. 5. Se poi il marinaio è congedato durante il viaggio, egli ha dritto alla totalità dei suoi salari ed alle spese di ritorno. Queste spese di ritorno sono stabilite dalle deliberazioni di polizia di amministrazione marittima.

§. 6. L' ordinanza della Confederazione Teutonica, art. 41, voleva ugualmente che » se il congedo è senza cagione, ed ha luogo » prima della partenza, il padrone sia tenu» to di pagare al marinaio il terzo de' suoi » stipendi ; » ed art. 42 : « Se durante il » viaggio il padrone congeda senza motivo » il marinaio, egli è obbligato e tenuto di » pagargli tutti i suoi salari, e d' indenniz» zarlo delle spese del suo ritorno ».

(1) V. Pothier, *locazione dei marinai*, n. 209. Cleirac su l'art. 29 della ordinanza della Confederazione Teutonica.

Vedi d'altronde la deliberazione del 26 marzo 1804.

§. 7. Valin, su l'art. 4, tit. dei marinai, pretende che si dovrebbe riguardare qual congedo senza *giusta cagione*, l'obbligazione, che il padrone vorrebbe imporre al marinaio di prolungare il viaggio. A cagion di esempio, un marinaio è arrolato in Napoli pel viaggio di Palermo. S' intende già egli dee ricondurre il bastimento a Napoli; ma se giunto a Palermo, il padrone vuole andare a Civitavecchia, egli è certo che il marinaio può ricusarvisi; e se il padrone insiste, esso può abbandonare il bastimento. In questo caso si reputa il marinaio congedato senza valevole motivo, ed egli avrà dritto a reclamare i suoi salari per intero, e le spese del suo ritorno (1).

§ 8. Del resto, non vi è luogo ad alcuna indennizzazione, ove il marinaio sia congedato prima della chiusura del resto di equipaggio, perchè, siccome abbiamo di già detto, questa chiusura forma il contratto tra il marinaio ed il padrone. Egli non può reclamare che le giornate da esso impiegate all'armamento del bastimento.

§. 9. Ma in tutti i casi in cui la indennizzazione è dovuta al marinaio, cioè nei casi in cui è congedato senza giusta cagione, quest' indennizzazione è personalmente a carico del capitano, il quale non può ripeterne l'ammontare dall'armatore, se non quando l'armatore, essendo nel luogo, abbia dato il suo assenso al congedo del marinaio.

§. 10. La legge intende per indennizzazione, non già tutto ciò che è dovuto al marinaio congedato, ma solamente il sovrappiù dei suoi salari, e le sue spese di ritorno. Così, nella specie del marinaio arrolato pel viaggio di Palermo, se egli è congedato a Palermo sarà a carico del proprietario, perchè questo salario era stato acquistato al momento del congedo. Non vi sarà propriamente altra indennizzazione se non il sovrappiù del salario, e le spese di ritorno: questi due oggetti soltanto dovranno andare a carico del capitano. L' intenzione del legislatore, in

(1) Vedi d'altronde la decisione del Parlamento di Aix citata nella decisione 1. di questo titolo.

questo caso, è di far indennizzare il proprietario, e di non farlo soffrire della colpa del capitano, ma neanche di farlo arricchire di questa colpa.

ART 261. Il bastimento ed il noleggio, sono specialmente obbligati pei salarii dei marinai.

ART. 262. Tutte le disposizioni relative ai salarii, ai medicamenti ed alle indennità dovute giusta gli art 256, 257, 258 e 259 sono comuni agli ufiziali e a qualunque altra persona dell'equipaggio compreso il capitano.

Sommario

1.— La disposizione trascritta, assicura ai marinai il pagamento privilegiato de'loro salari.
2 — Differenza tra il pagamento privilegiato sul bastimento e sul nolo dovuto al marinaio.
3.— Come dovranno regolarsi i marinai onde assicurare i loro averi sul nolo.
4. —Quale azione compete a' marinai nel caso che il nolo fosse stato pagato anticipatamente.
5.— Quid se i caricanti avessero pagato non ostante il sequestro imposto dai marinai.
6. —In caso di perdita del privilegio del bastimento e del nolo, i marinai rimangono sempre creditori dei proprietario.
7.— Dove e in qual modo i salari debbono essere pagati ai marinai.
8.— Legislazione francese sull'oggetto.
9. —Con i provvedimenti dati nel numero precedente si previene la diserzione del marinaio.
10.— Come sarà regolato nel caso che il capitano contravvenisse ai regolamenti sopra trascritti.
11. —Le disposizioni contenute nell'art. 262 sono comuni ai marinai e a qualunque altra persona dell'equipaggio non escluso il capitano.

COMENTO

§. 1. Nulla è più giusto, dice Valin, che il disposto de' trascritti articoli, giacchè i marinai non hanno altra sicurezza pel pagamento dei loro salari se non la certezza sul bastimento e noleggio. Perciò il loro privilegio supera tutti gli altri, eccetto alcuna eccezione (1).

In caso di naufragio conservano, come si è veduto, lo stesso privilegio sugli avanzi del bastimento, su i suoi altrezzi ed arredi, e sul nolo delle mercanzie salvate, dopo le spese giudiziali e quelle del salvamento (1).

§. 2. Noi abbiamo veduto, al tit. 1. dei bastimenti, art. 197, l'ordine nel quale egli no sono chiamati ad esercitare i loro diritti, ed i motivi che han fatto loro anteporre altri creditori su l'ammontare della vendita del bastimento.

Non è lo stesso per rispetto al nolo, questo è obbligato per privilegio ai marinai sola-

(1) Art. 8. delle sentenze di Oleron.
Art. 29 e 31, ordin. della Soc. Anseat. Teutonica.

(1) *Sino all'ultimo chiodo*, dice il Cons. cap. 135 e 138.
Clairac, Giurisd. della marina, art. 18, 419.

mente, perchè essi soli lo han guadagnato al proprietario.

§. 3. Ma se il nolo è stato pagato al padrone, il quale, invece di soddisfare le persone dell'equipaggio, ha impiegato il danaro al pagamento dei suoi debiti particolari, non rimarrà ai marinai, osserva Valin, che una semplice azione contro il padrone, senza ricorso, nè contro i caricanti che hanno pagato il nolo a colui cui lo dovevano, nè contro i creditori, che sono stati pagati col prodotto di questo nolo: *Nulla enim repetitio ab eo qui suum recepit*, se non vi è stata fraude. Ai marinai si apparteneva il prendere la precauzione di sequestrare il nolo nelle mani dei caricanti che lo dovevano (1).

§. 4. Ben diverso sarebbe se il nolo fosse stato pagato anticipatamente; i marinai, in tal caso avrebbero azione contro i caricanti. Questo anticipato pagamento non avrebbe potuto esser fatto in detrimento dei diritti dei marinai, tanto più che eglino non avrebbero potuto premunirsi contro i caricanti, facendo un sequestro illegale di una cosa non dovuta, ed in forza di un dritto non acquistato.

§. 5. I marinai avrebbero egualmente azione contro i caricanti, se questi avessero pagato in pregiudizio di sequestri e di opposizioni fatte sopra essi per rispetto ai salari; come prescrive l'art. 1195 del Codice civile così espresso « Il pagamento fatto dal debi» tore al suo creditore in pregiudizio di un » sequestro o di un atto di opposizione non » è valido a riguardo dei creditori seque» stranti o opponenti: questi in proporzione » dei loro dritti possono astringere a pagare » di nuovo; salvo in tal caso soltanto il re» gresso contro il creditore ».

§. 6. Del resto, quando anche i marinai perdessero il loro privilegio sul bastimento e sul nolo, eglino rimarrebbero sempre creditori del proprietario che gli ha impiegati.

§. 7. Nel finire questo titolo, il quale è tanto più importante, in quanto concerne i salari delle persone di mare, giacchè senza marinai non vi ha navigazione, noi dobbiamo disaminare ove, ed in qual modo il pagamento di questi salari deve loro esser fatto. Le dichiarazioni e le ordinanze francesi; le leggi ed i decreti contengono varie disposizioni di polizia e di amministrazione a questo riguardo: a noi pare necessario il farne conoscere le principali.

§. 8. La dichiarazione francese del 18 dicembre 1728, art. 5, porta « Che i capitani » o padroni nei paesi stranieri, sotto pena di » 100 lire di ammenda, debbono pagare ai » marinai del loro equipaggio, ciò che agli » stessi potrà esser dovuto ».

Essa soggiunge, art. 6 « Che i capitani » sotto pena di 600 lire di ammenda, non » potranno dare ai marinai alcuna somma in » conto dei loro salari, nè nei paesi stranie» ri, nè nei porti del regno nei quali ande» ranno a fare il loro commercio, o nei quali » daranno fondo, se non vi concorra, nei » paesi stranieri, il consenso del console, e » nel regno, quello degli ufficiali dei ruoli».

La deliberazione del Consiglio in Francia del 19 gennaio 1734 ha dal canto suo soggiunto la seguente nuova disposizione « Nel » caso in cui il bastimento sarà disarmato » non nel luogo della partenza, i salari sa» ranno pagati agli uffiziali dei ruoli, i quali » non li rimetteranno ai marinai, che nel » luogo della loro provincia, allorchè vi sa» ranno giunti ».

Con la ordinanza del 18 luglio 1752 è statuito « Che quando i bastimenti saranno di» sarmati nelle colonie dell'America, lo scon» to dei marinai sarà fatto in presenza del» l'ufficiale di marina della colonia, e che il » padrone (o capitano) gli rimetterà una » lettera di cambio dell'armatore, tratta nel » regno su l'armatore; quale lettera di cam» bio, unitamente allo sconto, sarà mandata » da quell'ufficiale al commissario di marina » del luogo, ove si è armato il bastimento; e » questo commissario, dopo essere stato pa» gato della lettera di cambio, pagherà i ma» rinai che saranno di ritorno, o le loro fa» miglie ».

Queste disposizioni sono state rinnovate

(1) V. Valin su l'art. 19, tit. *dei salarii*.

da un regolamento dell' 11 luglio 1639, art. 6 e 14.

Esse sono passate intere nella deliberazione del 26 marzo 1804, e negli altri regolamenti di amministrazione marittima.

§. 9. Con la saggezza di queste precauzioni il legislatore ha voluto prevenire la diserzione dei marinai. Il timore di perdere i salari, che sono loro pagati solo alla fine del viaggio, ed al ritorno, e che essi perderebbero con la diserzione; è senza dubbio motivo possente per trattenerli dal disertare. Di più, non pagandosi i loro salari che al ritorno, e nel luogo del loro domicillo, s'impediscono le loro dissolutezze, e si fa sì, che il danaro serva soltanto per i bisogni delle loro famiglie.

§. 10. Ma se il capitano, contro la disposizione di questi vari regolamenti, pagasse ai marinai i loro stipendi, o parte di essi, un tal pagamento sarebbe mai valevole? Dobbiamo rispondere con Pothier, che la buona fede si opporrebbe alla dimanda dei marinai, i quali non sarebbero ammessi ad opporre una proibizione, che d'altronde secondo questa regola: ***Bona fides non patitur ut idem bis exigatur.*** *L.*56 *ff. de regulis juris*, non avrebbe loro arrecato alcun pregiudizio. « Se » il padrone col pagarli, ha peccato contro » la legge, dice Pothier, esso col dimandare » ciò che hanno già ricevuto, peccano con» tro la buona fede; ed è regola che, *in pari* » *causa delicti*; *melior est causa rei quam* » *actoris* (1) ».

Altronde, i regolamenti di cui è quistione non pronunciano che un'ammenda contro il capitano, e non la nullità de' pagamenti. Questo caso è ben diverso da quello in cui delle persone dell'equipaggio avessero anticipato del danaro, che i marinai si sarebbero obbligati a rendere sul loro soldo; i regolamenti pronunciano in quest' ultima ipotesi, oltre all'ammenda, la nullità di tali prestiti.

§. 11. La legge con l'art. 282 avendo dichiarato limitatamente che le sole disposizioni relative ai salari, ai medicamenti ed alle indennità sieno comuni alle altre persone dell'equipaggio, ha voluto chiaramente esprimere che tutte le altre regole tracciate dagli articoli precedenti non le riguardano.

Fa d'uopo aggiungere, che le disposizioni contenute nell'art. 262 comunque siano comuni al capitano, pur tuttavolta sono da eccettuarsi quei casi nei quali è messo in opposizione colle persone del suo equipaggio.

(1) V. Pothier, *locazione dei marinai*, n. 214.

TITOLO V.

DEI CONTRATTI DI NOLEGGIO.

Sommario

1. — Che cosa intendesi per contratto di noleggio.
2. — D'onde la origine.
3. — Come appellavasi da' Latini.
4. — Come chiamasi in Francia tal contratto.
5. — Come viene appellato dagl' italiani.
6. — La nostra legge come lo definisce.
7. — Si appella *nolo* il prezzo di tal contratto.
8. — Natura di tal contratto.
9. — Regole che lo generano.
10. — Disposizioni delle leggi civili che vi han rapporto.
11. — Ciò che forma la sostanza di questo contratto.
12. — Conclusione.

COMENTO

§. 1. I vocaboli contratto di *noleggio, fitto di bastimenti, e noli*, significano la stessa cosa. È il contratto di locazione d' un vascello.

§. 2. L'espressione che da noi vien chiamata *contratto di noleggio*, era una volta la denominazione comune di tutti i contratti, che non trasferivano la proprietà, e che si compilavano per iscritto. Allora non si rilasciava copia alcuna di questi atti ai contraenti. Non si facevano di essi duplicati. Si toglievano gli originali in due nella loro estensione;e quindi se ne consegnavan le due metà alle parti, ognuna delle quali conservava la sua. Quando veniva il tempo di verificare,se la convenzione era stata fedelmente eseguita, si ravvicinavano le due metà l'una all'altra. Boerio attesta (1) averlo veduto praticare spesso anche fra popoli dell'Aquitania e dagl'inglesi. *Per medicum*,dice egli,*charta incidebatur,et sic fiebat charta partita.* Questa consuetudine è caduta in disuso, ma il vocabolo, *carta divisa* , *charte partie* che noi chiamiamo contratto di noleggio, s'è conservato, ed è restato addetto alla convenzione che concerne la locazione di un vascello. Esso però non è universale. Sulle sole coste dell' Oceano , la locazione di un vascello si chiama *charte partie* , o *affretement* , (fitto di bastimento). Su quelle del mediterraneo si chiama *nolo*.

§. 3. Che che ne sia, queste tre denomina-

(1) Decis. 105, § 7 e 8, fol. 172.

zioni si rendono in latino coi vocaboli *nauticae rationis dividuum folium.*

§. 4. Secondo l'autore delle note sulla giurisdizione della Marina (1) i termini francesi FRET, AFFRETEMENT sono derivati dal vocabolo latino *fretum*, *stretto*, *braccio di mare*, o del verbo *fero*.

§. 5. Noi altri italiani diciamo *affrettare*, per spiegare il termine francese *hâter*; *in fretta* per dinotare quello à la hâte; *frettoloso*, per pressè, qui se hâte. Diciamo ancora *freto* per *un detroit*: e *frettare, nettoyer une galere, un navin* metterlo in istato di vogare (2).

§. 6. Il contratto di noleggio adunque è in altri termini il contratto di fitto dei bastimenti, o altri legni di mare.

Si può definire: un contratto, pel quale si loca un bastimento ad una persona in tutto, o in parte per un uso convenuto. Noi diciamo in generale *per un uso convenuto*, perchè i bastimenti possono fittarsi per differenti usi. Si affittano delle barche di pescatori per la pesca. Si affitta un bastimento in tempo di guerra ad un corsaro pel corso. Si affitta in un bastimento un luogo al passaggiero per recarsi da un paese all'altro. Si affittano i bastimenti, e questo è l'uso il più ordinario, pel trasporto delle mercanzie; e principalmente sotto questo rapporto il contratto di noleggio si riguarda in questo titolo.

§. 7. Tutti e tali affitti si convengono mercè un prezzo stipulato. Questo prezzo si chiama *nolo*, perciò colui che fitta il bastimento si dice *noleggiato*, e chi lo prende in fitto *noleggiatore*.

§. 8. Un tal contratto è consensuale, sinallagmatico, a titolo oneroso, e commutativo propriamente detto.

Consensuale è perfetto col solo consenso delle parti, ed anche pria che siasi nulla eseguito, o fatta alcuna consegna da una parte, o dall'altra.

(1) Art. 17, pag. 414.
(2) Valin sul tit. 1. lib. 3. dell'ordinanza del 1681.

Sinallagmatico: produce delle obbligazioni reciproche, cioè per parte del noleggiato, quello di eseguire il trasporto convenuto; e per parte del noleggiatore, quello di pagare il nolo.

A titolo oneroso: o ciò che vale lo stesso *interessato da una parte, e dall'altra;* giacchè non può dubitarsi che desso interviene per l'utilità comune da ambo le parti.

Commutativo propriamente detto, cioè, che, quando ciascuno dà, si considera l'equivalente effettivo di ciò che riceve.

Questo contratto in qualunque modo abbia luogo è un vero contratto di fitto, onde si debbono ad esso applicare tutt'i principi generali del fitto: ed ha inoltre le sue regole particolari che faremo conoscere da qui a poco, trattando dell'essenza del contratto di noleggio, della sua forma, e delle obbligazioni che ne derivano, il tutto comentando il testo della legge istessa.

§. 9. Questo contratto è appunto uno di quei che le nostre leggi civili chiamano locazione di opere, e d'industria, e che vedesi dichiarato dagli art. 1554 e 1555, così espressi.

« *Art. 1554.* Vi sono due specie di con» tratti di locazione: quella delle cose, e
» quella delle opere ».

« *Art. 1555.* La locazione delle cose è un
» contratto col quale una delle parti con» traenti si obbliga di far godere all'altra u» na cosa per un determinato tempo, e me» diante un determinato prezzo che questa
» si obbliga di pagare ».

Nella classe dei quali contratti la legge colloca la locazione dei vetturali per terra, e per acqua, che s' incaricano del trasporto delle persone, e delle mercanzie; e conseguentemente degli strumenti e della paga degli uomini necessari al trasporto, come ancora delle malleverie che sono la conseguenza di un simile contratto.

In qualunque maniera abbia luogo, essendo un vero contratto di locazione, tutti i principi generali che reggono il contratto di locazione debbono essere applicati sussidia-

riamente, ed in appoggio delle regole particolari, e proprio del *contratto* di noleggio, che trovansi nel nostro Codice di commercio.

§. 10. Tre cose formano la sostanza di questo contratto:

1. Un bastimento, che sia dato in fitto al noleggiatore, e sul quale si debbono trasportare in un tal luogo delle mercanzie del noleggiatore.

2. Un prezzo convenuto tra le parti pel fitto del bastimento.

3. Il consenso delle parti, tanto sul bastimento, e su l'uso per il quale è dato in fitto, quanto sul prezzo del fitto.

L'art. 263 del nostro Codice di commercio regola le forme esteriori di questo contratto, come qui vedremo.

Art. 263. Qualunque convenzione per affitto di un bastimento chiamato *contratto di noleggio*, debba essere espressa in iscritto.

Essa enuncia il nome, ed il tonnellaggio del bastimento, il nome del capitano, i nomi del noleggiato, e del noleggiatore; il luogo, ed il tempo convenuto per lo carico, e per il discarico; il prezzo del fitto, o nolo; se il noleggio totale, o parziale, l' indennità dovuta per i casi di ritardo.

Sommario

1.— In qual forma dee esser formato un contratto di noleggio.
2.— Che cosa fu stabilito su l'oggetto due secoli fa in Francia, ma non ebbe esecuzione.
3. —Perchè la legge richiede la scrittura.
4 — Può aver luogo anche verbalmente.
5. —Quali altre pruove possono esser valevoli a dimostrare la esistenza del contratto.
6. —Sentimento di Valin sull'oggetto
7. —A chi appartiene noleggiare il legno.
8.— Osservazione sul num. 7.
9. —Il capitano non può noleggiare il bastimento senza l'assenso del proprietario.

COMENTO

§.1. Giusta l'art. 263 del nostro Codice di commercio, pari all'art. 273 del Codice francese, qualunque convenzione per fitto di un bastimento deve essere espressa in iscritto. Questa disposizione, presa dall'art. 1, tit. dei contratti di noleggio dell' ordinanza della marina, sembrò al Consiglio di Stato in Francia non esser compilata secondo lo stile della legislazione. Si voleva sopratutto che fosse spiegato se vi era pena di nullità; ma fu risposto, che nell' uso attuale le convenzioni verbali non erano ammesse; e la disposizione fu adattata tale quale era stata presentata alla commissione, e tale quale si trova nell'ordinanza.

§.2. Con editto del mese di dicembre 1657, erano stati creati in ogni ammiragliato due uffizi di notari-cancellieri, per ricevere ad e-

sclusione di tutti gli altri notai, i contratti di noleggio, e qualunque altro contratto marittimo;ma questo editto rimase senza esecuzione, perchè troppo pregiudizievole al commercio. La legge non richiede neppure oggidì, che queste convenzioni sieno per atto autentico; esse possono anche farsi con iscrittura privata.

§. 3. D' altronde, è unicamente per la sicurezza delle parti, siccome osserva Valin, che i contratti di noleggio debbano essere per iscritto. La scrittura è qui richiesta solamente per la pruova, e non per la solennità. Non vi ha dubbio che la convenzione sia ugualmente valevole, tanto se è verbale, quanto per iscritto, con la differenza però che la prova per testimoni non potrebbe essere ammessa che sino alla somma di ducati cinquanta. Bastava dire che queste specie di contratti sarebbero *formati in iscritto*, per fargli uscire dalla classe degli atti di commercio, rispetto ai quali l' art. 1295 delle nostre leggi civili permette di ricevere la prova testimoniale, e per collocarli sotto la regola comune che questo articolo stabilisce, allorquando dice, *che dee stendersi atto innanzi notaio, o con privata scrittura per qualunque cosa eccedente la somma o il valore di ducati cinquanta.*

§. 4. Siegue dai principi che abbiamo,testè stabiliti, primieramente, che il fitto di un bastimento può aver luogo o con atto fatto innanzi notaio, o con atto per iscrittura privata, secondariamente, che può anche esser fatto verbalmente, ma in questo caso la convenzione non può essere provata con testimoni, ove trattasi di una somma maggiore di 50 ducati.Se al di là di questa somma la convenzione rimane senza esecuzione, ciò dipende dalla impossibilità di provarla con testimoni, e non dal perchè essa è risguardata come nulla.

§. 5. Ma se altre prove, all' infuori della prova testimoniale, mostrassero la esistenza della convenzione verbale, e supplissero alla prova scritta, questa convenzione avrebbe necessariamente il suo pieno effetto,a cagion d' esempio, se vi fosse una confessione giudiziale per parte del convenuto, conformemente all'art. 1310 del Codice civile, o pur rifiuto di dare il giuramento decisorio, di cui parla l'art. 1315 dello stesso Codice (1).

§. 6. Del resto, dobbiamo osservare con Valin, che, trattandosi di un noleggio un pò considerabile, sia per la totalità del bastimento, sia per una porzione, non si manca mai formare un *contratto di noleggio*. Ma per i piccoli bastimenti, i quali non vanno che da un luogo ad un altro poco lontano,sopra tutto quando è nella stessa provincia,la convenzione non è di ordinario, che verbale. Queste specie di spedizioni sono così brevi, e così spedite,che le parti non si danno neanche la pena di scrivere, e non si prendono altre precauzioni, se non di dare al padrone della barca una fattura, o piuttosto uno stato degli effetti che vi sono caricati. Se il caricamento è per conto di un terzo, si consegna al padrone una lettera di vettura contenente la enumerazione degli oggetti caricati, e la somma da pagarsi pel nolo. Questa lettera di vettura, che è il titolo comune del caricante, del padrone,e della persona alla quale sono mandate le merci, ha le veci di *contratto di noleggio*, *di polizza di carico*, *e di fattura di caricamento.* Il padrone è obbligato di rimettere le merci enunciate in quella lettera, come se egli l'avesse sottoscritto, e tale lettera gli serve di titolo pel pagamento del suo nolo. Tutto ciò si fa senza forma, ed in buona fede (2).

§. 7. Al proprietario del bastimento si appartiene specialmente il noleggiarlo, poichè si tratta della sua propria cosa, e se il capitano ha anche il diritto di noleggiarlo, egli lo fa nella qualità di procuratore, ed in nome del proprietario. Or siccome la facoltà del procuratore o mandatario cessano,o sono sospese, allorchè il mandante è nel luogo, così il capitano nel luogo della dimora del

(1) Vedi il signor Locrè su l' art. 173 del Codice di commercio francese ed il signor Delvincourt, instit. t. 2, p. 284.

(2) Ved. Valin su l'art. 1, titolo dei contratti di noleggio Argomento ricavato dall'art. 101 del Codice di commercio francese.

proprietario, non può noleggiare il bastimento senza il consenso di lui. L' Ordinanza della marina ne avea fatto una espressa disposizione, art. 2 del titolo dei contratti di noleggio. Il nostro Codice lo ripete nel suo art. 220.

§. 8. D' altronde, la regola è di diritto, di modo che, se il proprietario fosse presente, ed il capitano noleggiasse il bastimento senza l'assenso di lui, un tal noleggio sarebbe nullo. Il proprietario può farlo annullare, e farne un altro, da sè, ove non abbia espressamente o tacitamente approvato quello del capitano, il che dipende dalle circostanze, salvo il ricorso dei noleggiatori contro il capitano per lo indennizzo de' danni interessi.

§. 9. Siccome non è permesso al capitano di formare il suo equipaggio, e di prender danaro a cambio marittimo senza il consenso del proprietario, allorchè questi è nel luogo, così del pari non gli è permesso, in simile circostanza, di noleggiare il bastimento senza un tale assenso; quando anche il proprietario avesse precedentemente dato al capitano una facoltà generale, per la ragione che l'effetto di questa facoltà cessa, quando il mandante è egli stesso presente (1).

(1) Vedi ordinanza della Società Teutonica, articolo 58.

Continuazione del sommario.

1.—Cautela da prendere il noleggiatore per assicurarsi del contratto fatto dal capitano.
2.—In qual circostanza il contratto fatto con il capitano rendesi valevole.
3.—Regola generale sul mandato.
4.—Decisione di Pothier, desunte delle leggi romane, e conseguenze.
5.—Il contratto di noleggio facendosi con iscrittura privata, non è di nullità se non si esegue in forma sinalamatica.
6.—Differenza tra i contratti fatti prima e dopo il Codice per mezzo dei mezzani per quanto riflette pruova delle negoziazioni.
7.—Giurisprudenza Francese su ciò.

COMENTO

§. 1. Ma, sino a tanto che il proprietario non produce reclamo, il noleggio, benchè fatto in sua presenza, dee tuttora avere il suo effetto, ed il noleggiatore, sotto il pretesto che il proprietario non avrebbe approvato, non potrebbe ricusare di metterlo in esecuzione. Se il noleggiatore teme che il contratto non sarà approvato dal proprietario, spetta a lui d' interpretarlo, altrimenti egli rimane esposto al rischio dell'evento.

§. 2. Se vi ha più proprietari dello stesso bastimento, e nel luogo, ove il bastimento è venuto a fare il suo caricamento, ve ne ha un solo, o anche più di uno, i quali però non formano la maggior parte della proprietà, nè hanno dagli altri ricevuto la facoltà di dirigere il noleggio, allora quello conchiuso col capitano solo è interamente valido, ed al coperto da qualunque azione da parte dei proprietari, salvo il loro ricorso contro il capitano, se questi ha oltrepassato i loro ordini. La fede e la sicurezza pubblica richiedono ciò, osserva Valin, per prevenire i monopoli, e le trame, che i proprietari e padroni potrebbero segretamente praticare in pregiudizio dei noleggiatori (1).

§. 3. Secondo la regola generale, un procuratore non ha la facoltà di sostituire un altro per gli affari di cui è stato incaricato, se questa facoltà non gli è espressamente accordata nell' atto di procura; altramente, quegli che ha dato la procura non è tenuto delle azioni del sostituito.

§. 4. Però, ad onta di questa regola generale, la legge 1, §. 5, ff. *de exercit. act.*, decide, per una ragione, dice Pothier, presa dal favore particolare che merita la navigazione, che quelli i quali han contrattato col sostituto del capitano hanno l'azione esercitoria contro i proprietari del bastimento, benchè essi non abbiano espressamente acconsentiti a questa sostituzione, ed anche quando avessero proibito al capitano di sostituire altri in sua vece. Noi abbiamo di già avuto occasione di applicare questi principi (1).

Perciò, allorchè il bastimento è stato affittato in tutto o in parte, non dal capitano del bastimento istesso, ma da quello che egli ha sostituito senza la saputa dei proprietari, ed anzi contro la loro espressa proibizione, per fare i noleggi in sua vece, un tal contratto obbliga i proprietari del bastimento,

(1) Vedi Pothier, contratto di noleggio, n. 48. Valin su l' art, 2, titolo dei contratti di noleggio.

(1) Vedi d' altronde Pothier loco citato, n. 49.

ed i noleggiatori hanno contro ad essi l'azione esercitoria, valo a dire, il diritto di addimandare l' esecuzione del contratto di noleggio.

§. 5. Il contratto di noleggio si stende ordinariamento in doppio: ciò dovrebbe essere almeno secondo le leggi civili art. 1279, ma nel commercio giudicandosi tutto *ex equo et bono*, noi non siamo di opinione che si potesse pronunciare la nullità per questo solo motivo. Tale è anche la opinione del signor Delvincourt.

§. 6. Nell'antica giurisprudenza gli agenti di cambio, ed i sensali prestavano fede in giudizio, ed i loro libri facevano prova delle negoziazioni nelle quali si erano mischiati— (*Decisione del Consiglio del 24 settembre 1724, art. 27* (. Donde seguiva, che il contratto di noleggio era dichiarato constante e valido col solo segnarlo nol libro del sensale di bastimento.

La legislazione del tempo di mezzo ha conservato quest'uso.

Ma il nostro legislatore, convinto del pericoli di una simile giurisprudenza, non ha più lasciato a questi ufficiali pubblici un tal potere su la fortuna dei commercianti. Attualmente, tutte le convenzioni commerciali contenute nei libri degli agenti di cambio, o dei sensali debbono essere sottoscritte dalle parti conformemente all'art. 108 del nostro Codice di commercio. La deposizione dei sensali, o degli agenti di cambio non ha più *per sè sola* l'effetto di obbligare le parti, a motivo che un agente di mala fede potrebbe imporre a queste delle condizioni esorbitanti. In tal modo adunque il contratto di noleggio, formato oggigiorno, e conchiuso per mezzo dei sensali conduttori di bastimenti, deve essere inoltre sottoscritto dalle parti contraenti.

§. 7. Il tribunale di commercio di Marsiglia, con sua senlonza del 4 gennaio 1820, nella causa dei signori Sievekin Tandon e compagni contro Coouncler, ha avuto occasione di fare l'applicazione di questi principi.

» Visto che, giusta l'art. 109 del Codice » di commercio francese le vendite che si » trattano per mezzo del sensale debbono » constare dal notamento da lui fatto, e debitamente sottoscritto dalle parti, che se » la legge ammette la prova testimoniale, » ciò è solo per le vendite che si trattano a » dirittura tra le parti, che nolla specie essendovi il ministero di un sensale, e non » essendovi trattato scritto, l'asserzione dei » signori Sievekin, Tandon e compagni di » una vendita ad essi fatta dal sig. Councler » non può prevalere contro l'asserzione contraria di quest'ultimo,

» Il tribunale rigetta la dimanda dei si» gnori Sievekin, Tandon e compagni; mette » il signor Councler fuori d' istanza con ac» cordargli le spese ».

PROSIEGUO SULL' ART. 263

Sommario

1. — Circostanza che dee contenere il contratto di noleggio.
2. — Quando il cappello dal padrone, ossia mancia del capitano, rendesi comune con l'equipaggio.
3. — Nei contratti di noleggio può stipularsi qualunque patto permesso dalla legge.
4. — Il contratto di noleggio dee ritenere il patto di indennità per i casi di ritardo.
5. — Le mancanza di tal patto non reca pena veruna, ragione cha la legge nel rincontro ha più tosto consigliato che precettato.
6. — Se è stipulata la indennità, i tribunali non possono nè aumentarla, nè diminuirla.
7. — Il capitano però nel caso precedente dee prima esser messo in mora.
8. — L'indennizzazione per il ritardo è dovuta tanto dal noleggiatore che dal noleggiato.
9. — L'ordinanza della marina francese inibiva di sub-noleggiare il bastimento.
10. — Silenzio delle nostre leggi su tal proibizione.
11. — Opinione di Pothier.
12. — Nostra osservazione sull'ordinanza e sull'idea del signor Pothier.
13. — Se dopo il contratto di noleggio il proprietario vende il bastimento, l'acquirente non è obbligato rispettare il contratto di noleggio?
14. — Ma come sarà deciso se il noleggiatore pria della vendita trovasi già aver caricato le merci?
15. — Contro chi il noleggiatore ha dritto per essere rifatto ogni danno o ed interesse?

COMENTO

§. 1. » Nel trascrivere l'art. 263, si è letto » che lo stesso dee contenere il nome ed il » tonnellaggio del bastimento, il nome del ca- » pitano, i nomi del noleggiato e del noleg- » giatore, il luogo ed il tempo convenuti pel » caricamento e pel discaricamento, il prezzo » del fitto o nolo, se il noleggio è totale o par- » ziale, l'indennità convenuta per i casi di ri- » tardo ».

Non bisogna però conchiuderne che sarebbe nullo di pieno dritto il contratto di noleggio nel quale non si trovassero enunciate queste particolarità: ciò risulta dall' art. seguente 264, il quale suppone valevole un contratto di noleggio, in cui non si è fatto menzione del tempo del caricamento e del discaricamento. D'altronde, la legge nostra non lo dice; e non vi sono altre nullità purchè quelle formalmente pronunciate. Del resto, ciò dipende dalle circostanze.

Ma è evidente che il nome del bastimento è essenziale, poichè il noleggio è una locazione; e l'oggetto dato in fitto deve esser conosciuto ed esistente, altrimenti non vi è contratto.

Lo stesso è per rispetto ai nomi delle parti contraenti, cioè ai nomi del noleggiato e del noleggiatore.

Lo stesso dobbiamo anche dire del prezzo del nolo, il quale, egualmente che il prezzo della locazione del contratto di vendita, deve essere certo è determinato.

§. 2. Accade qualche volta, ed è sufficientemente in uso, che i noleggiatori, per stimolare lo zelo del capitano ed indurre costui ad una particolar cura delle loro merci, sti-

pulano a suo favore una somma che si chiama *il cappello del padrone*. In forza di questa stipulazione, che deve essere espressa, e laddove la somma sia molto tenue, un tal beneficio diventa di proprietà del solo capitano. Ciò non ostante egli dovrebbe renderne conto al suo equipaggio, qualora navigasse a profitto comune sul nolo.

§. 3. Oltre agli oggetti menzionati dall'art. 263, si possono stipulare nei contratti di noleggio, siccome in tutti gli altri contratti, tutte quelle convenzioni che non sono nè proibite, nè contrarie ai buoni costumi. La Ordinanza del 1681 autorizzava formalmente le parti contraenti ad *aggiungere le altre condizioni di cui saranno convenute*; e Valin assicura » che quando anche queste condizioni non » fossero conformi agli usi e alle consuetu- » dini del mare, non perciò esse non sareb- » bero valevoli, qualora nulla contenessero » di contrario all'equità, alla polizia dello » stato e dei buoni costumi ».

Egli è vero che il nostro Codice di commercio è silenzioso a tal riguardo; ma basta che esso non proibisca di derogare, o aggiungerne alle disposizioni dell' art. 263, per esser ciò in facoltà delle parti. Si ritorna allora al dritto comune, il quale convalida tutte le convenzioni permesse.

Da una parte e dall'altra si debbono osservare i contratti di noleggio con egnale esattezza e fedeltà (1).

§. 4. La legge dice che il contratto di noleggio dee contenere la indennità convenuta per i casi di ritardo. Non deesi da ciò conchiudere che, se le parti non si sono spiegate sul particolare, non saranno dovuti i danni-interessi nel caso preveduto.

§. 5. Il legislatore, ha qui avuto in mira di dare un consiglio, anzichè di stabilire un precetto; e fa mestieri osservare che egli non pronuncia pena alcuna in caso di silenzio a tal riguardo. Ei raccomanda alle parti di spiegarsi su questo punto affine di evitare le controversie. Tai danni-interessi sono sempre dovuti in caso di ritardo; ed essi son calcolati dal giudice, il quale li stabilisce più o men forti a seconda delle circostanze come si vedrà in seguito.

§. 6. Ma se col contratto di noleggio i contraenti hanno stipulato la indennità pel caso di ritardo, questa indennità dee essere accordata per intero, i tribunali non possono nè aumentarla, nè diminuirla; in contrario violerebbero la sanzione delle nostre leggi Civili contenuta nel seguente.

Art. 1106. » Quando la convenzione stabi- » lisca, che, colui il quale mancherà di ese- » guirla debba pagare una determinata som- » ma a titolo di danni, ed interessi, non può » concedersi all' altra parte una somma mag- » giore, o minore ».

§. 7. Però, in tutti i casi, la pena non può essere pronunciata, se non dopo che il capitano è stato messo in mora (*Art. 1230 dello stesso Codice* pari all' art. 1183 delle nostre leggi Civili). Valin riporta, è vero una sentenza dell' ammiragliato di Marsiglia del mese di settembre 1752 a rapporto di Emèrigon, con la quale fu deciso, che un contratto di noleggio contenente le stipulazioni di non accordare alcun nolo del padrone, ove non si partisse nel termine stabilito doveva avere il suo effetto; ma questo dotto comentatore osserva pure, che, per adottare una decisione tanta rigorosa, necessario sarebbe che il padrone fosse stato messo giuridicamente in mora.

La Ordinanza, art. 6, titolo dei contratti di noleggio, voleva che si facesse la citazione, e che si facesse *per iscritto*. È di fatti la più sicura precauzione per mettersi in salvo della mala fede che l' altra parte potrebbe avere di niegare la intimazione, ma se essa ne convenisse, niun dubbio che questa intimazione varrebbe altrettanto quanto se fosse stata fatta in iscritto. Non trattasi qui di una materia di rigore, dice Valin; è quistione di un contratto di buona fede, siccome sono tutti i contratti di commercio.

§. 8. È d'uopo nulladimeno far osservare, che la indennizzazione, in caso di ritardo concerne il noleggiatore del pari che il noleggiato; giacchè tutti e due possono egualmente aver interesse alla pronta partenza, col non fare il suo caricamento.

Il noleggiatore, dice Pothier, è obbligato

(1) *Vedi Jus hanseaticum, tit. 5, art. 5, Stimmano, part. 4, cap. 10 n. 186.*

a caricare le sue merci nel tempo convenuto nel contratto di noleggio, o nel tempo che gli è stato fissato dal giudice, sotto pena, allorchè è stato messo in mora, di essere tenuto dei danni-interessi che il padrone ha sofferto dal suo ritardo (1).

In caso di ritardo, quegli che ha interesse ad accelerare la partenza deve adunque citar l'altro per costituirlo in mora. Ricusare o essere in mora di sodisfare al contratto di noleggio è perfettamente la stessa cosa relativamente ai danni ed agl' interessi.

§. 9. L'ordinanza della marina, art. 27, titolo del nolo, inibiva di subnoleggiare il bastimento per *un prezzo maggiore* di quello pel quale era stato noleggiato. Questa proibiziono risguardava tutt' i noleggiatori, sia che il bastimento lor fosse noleggiato per intero, l' ordinanza non faceva distinzione.

§. 10. Il nostro Codice serba il silenzio a questo riguardo, sicuramente perchè tale disposizione dell' ordinanza sembra concernere più particolarmente la polizia marittima; ma noi siam di parere, che essa è troppo importante nella sua proibizione, per non doversi sempre eseguire.

§. 11. Essa ha avuto per oggetto, dice Pothier, d'impedire i monopolî che alcune persone potrebbero fare con impossessarsi di tutt'i bastimenti, e con farne quindi pagare a caro prezzo il fitto ai mercatanti, i quali ne avrebbero bisogno per il trasporto delle loro merci.

§. 12. Però, noi osserviamo, che siccome l'ordinanza dice *subnoleggiare a più alto prezzo*, così è permesso di subnoleggiare ad eguale ed a minor prezzo. È anche permesso al noleggiatore del bastimento di *subaffittarne* una parte per compiere il caricamento del naviglio non vi ha qui alcun sospetto di frode.

§. 13. Giusta i principî del contratto di locazione, il locatario non ha azione per godere della cosa locata che contro il locatore ed i suoi eredi; quegli che ha acquistato questa cosa a titolo singolare non è obbligato a mantenerne il fitto, se non è stato incaricato col suo contratto di acquisto: *Emptor non tenetur stare colono nisi ea lege emit. L. 9 cod.* Donde siegue che, se dopo sottoscritto il contratto di noleggio il proprietario venda il suo bastimento senza incaricare l' acquirente di mantenere il contratto di noleggio, questi non è tenuto di mantenerlo; e può impedire al noleggiatore di fare il suo caricamento, salva a questo noleggiatore la sua azione per danni-interessi contro l' antico proprietario, suo locatore.

§. 14. Ma *quid*, se il noleggiatore avesse di già caricato le sue merci sul bastimento? dobbiamo rispondere con Pothier: « *Secundum » juris stricti rationem* sembrerebbe che il » compratore del bastimento potrebbe co» strignere il noleggiatore a ritirarle; a si» miglianza del compratore di una casa, il » quale, avendo comperato senza obbligo di » mantenere l'affitto può far sloggiare il lo» catario: nulladimeno, io sarei di avviso » in questo caso che l'interesse pubblico del » commercio dovrebbe obbligare il compra» tore a mantenere il noleggio, sopra tutto » se questo compratore non avesse dato co» noscenza del suo acquisto che la vigilia » del giorno in cui il bastimento doveva » mettere alla vela »; e, si può aggiugnere se il nuovo acquirente spedisce il bastimento per lo stesso luogo già destinato. Inoltre, in simil caso, l' acquirente è riguardato aver comperato il bastimento nello stato di caricamento in cui si trova, ed essersi in qualche modo sottoposto alle obbligazioni che nascono da tali caricamenti per effettuarne i trasporti (1).

§. 15. Siegue in ultima analisi da quanto si è sinora spiegato, che dal contratto di noleggio nasce l'azione *ex conducto*, azione personale che il noleggiatore ha contro il padrone, il quale è il locatore del bastimento, per farlo condannare, sotto pena di tutti i danni interessi, ad adempiere alle sue obbligazioni. Oltre a quest' azione *ex conducto* il noleggiatore ha ancora l'azione *exercitoria* contro quelli che hanno nominato il capitano. Poco importa a tal riguardo, che costoro

(1) Vedi Pothier, contratto di noleggio, n. 93.

(1) Vedi Pothier contratto di noleggio, numeri 53, 54, 55.

sono i proprietari del bastimento e ne siano soltanto i principali locatari, i quali abbiano il diritto di percepirne la rendita subnoleggiandolo in parte: *Exercitorem cum dicimus ad quem obventiones, et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit, sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus, vel in perpetuum. L. 1 §. 15.*

D'altronde questi principi sono fondati su la disposizione dell'art. 203 del Codice di commercio. I committenti, nell'incaricare il padrone o capitano del governo del loro bastimento, son riguardati aver anticipatamente acconsentito ai contratti che egli farebbe in riguardo a questo bastimento, ed aver aderito a tutte le obbligazioni che contrarrebbe nel fare tali atti (1).

Inoltre, il noleggiatore del bastimento è tenuto verso il capitano, *actione ex locato* di tutte le obbligazioni che gli sono imposte dal contratto di noleggio. Il mercatante che carica delle merci sovra un bastimento si obbliga di pagare il nolo di queste merci non solo, ma di contribuire egualmente alle avarie comuni che possono sopravvenire durante il corso del viaggio, salvo ad essere indennizzato per via di contribuzione, sì dai proprietari del bastimento, che dai caricanti.

(1) Vedi Pothier trattato delle obbligazioni, parte 2, cap. 6, sez. 8, art. 2.

Art. 264. Se il tempo del carico e discarico del bastimento non è fissato da convenzione delle parti esso vien regolato secondo l'uso dei luoghi.

Art. 265. Se il bastimento è noleggiato a mese, il fitto corre dal giorno in cui il bastimento ha fatto vela, se non vi è convenzione contraria.

Sommario.

1. — L'articolo trascritto dimostra, che l'articolo precedente non commina nullità per qualche omissione nel contratto di noleggio.
2. — D'onde prende uniformità l'art. 264.
3. — In generale nelle contrattazioni commerciali, ciò che non è preveduto dalle parti, vien regolato dall'uso dei luoghi.
4. — L'uso è la legge che si crea l'universale.
5. — Come vien provato l'uso dei luogo.
6. — Qual'è l'uso per il carico e discarico, quando non è espresso.
7. — Usi stranieri fondati su di una giureprudenza
8. — Provvedimenti dati dalle nostre leggi nel rincontro.
9. — Nella mancanza dell'adempimento di una delle parti, l'altra ha dritto all'indennizzo.
10. — Giureprudenza contraria per taluni casi.
11. — Il viaggio a mese è quello che importa al capitano che non venga ritardato.
12. — Noleggi in uso.
13. — Stallée.

COMENTO

§. 1. Si è da osservare primamente; che dalla redazione del trascritto art. 264, ne segue, che il precedente non debb' essere rigorosamente applicato, e che il difetto di enunciazione degli oggetti ivi riferiti, non tira dietro di sè la nullità del contratto di noleggio.

§. 2. La disposizione del trascritto articolo 264 è conforme alla regola di dritto, *si non appareat quid actum est, erit consequens*

ut id sequamur quod in regione in qua actum est frequentatur.

§. 3. In generale, nei contratti di commercio, tutto ciò che non è preveduto dalle parti si regola secondo l'uso dei luoghi, purchè questo non sia esplicitamente proibito, giacchè, col loro silenzio, i commercianti mostrano di rapportarsi a tale uso. Ecco perchè la legge nostra dice, che, « se il tempo » del caricamento e del discaricamento del » bastimento non è fissato dalle convenzioni » delle parti, esso vien regolato secondo » l'uso dei luoghi ».

§. 4. In fatti, niuno ignora che l'uso è la più sicura guida che si possa seguire. È una legge formata da un consenso universale dei cittadini. L'uso è il migliore interprete delle leggi, dice la legge 37, ff. *de legibus*: *Optima est legum interpres, consuetudo.*

§. 5. L'uso si verifica e si prova dai *pareri* e dai *certificati* dei negozianti, e sopra tutto dagli *atti di notorietà* spediti dalle camere di commercio.

Una decisione del Parlamento di Aix, in data del 30 giugno 1750, riformò una sentenza dell'ammiragliato di Marsiglia, il quale, per la interpretazione della tariffa concernente i noli delle scale del Levante, non si era confermato al certificato che la camera di commercio avea dato.

§. 6. Il termine di uso pel caricamento e pel discaricamento, quando non è espresso nel contratto di noleggio, è comunemente di *quindici giorni.*

§. 7. L'art. 21 dei Giudizi di Oleron, e l'art. 34 dell'ordinanza di Wisbuj, portano che il mercatante, il quale non carica nel tempo stabilito, e lascia scorrere di più altri quindici giorni, sarà tenuto di pagare al padrone il suo ritardo, ed i danni interessi che gli avrà causati.

§. 8. Da un lato il tempo del caricamento è fissato, affinchè il proprietario del bastimento non sia obbligato ad attendere indefinitivamente il caricante. Spirato questo termine, il proprietario, se può e vuole attendere, ha il diritto, dopo fatta la dovuta intimazione, di pretendere dei danni-interessi, sia a motivo della inesecuzione del contratto di noleggio, sia per il ritardo che il noleggiatore gli fa soffrire.

Sull'oggetto è da porsi mente ai seguenti articoli delle nostre leggi civili così espressi.

» Art. 1096. Ogni obbligazione di fare o » di non fare, nel caso che il debitore non » adempia, si risolve nel risarcimento dei » danni ed interessi.

» Art. 1101. Il debitore è condannato, se » occorre al pagamento dei danni-interessi, » tanto se non adempia l'obbligazione, quanto se ne ritardi l'adempimento, ancorchè non » siavi per sua parte intervenuta mala fede, » purchè però egli non provi, che la mancanza sia proveniuta da una causa estranea, » non imputabile a lui ».

Da un altro lato, il tempo del discaricamento è stipulato in favore del caricante, imperocchè egli ha sempre un interesse maggiore al pronto arrivo delle sue merci al luogo della loro destinazione. Se il vento è giudicato favorevole, il bastimento dee mettere alla vela nel tempo convenuto, o pure nel tempo stabilito dall'uso del luogo; altrimenti il noleggiatore può, dopo intimazione fatta, dimandare in giudizio dei danni-interessi, i quali debbono essere calcolati contemporaneamente e sul pregiudizio cagionato dal ritardo per la mancanza di consegna o di vendita in tempo opportuno e su la indennità delle avarie che le merci caricate avrebbero sofferte da tal ritardo. Questa regola non ammette eccezione che pel caricamento a dettaglio, di cui parleremo in seguito.

§. 9. Mancando una delle parti all'adempimento della convenzione, l'altra ha inoltre il diritto di noleggio.

§. 10. Queste sorte di discussioni, osserva Valin, si decidono ordinariamente dalle circostanze, ed in generale il favore è dal lato del padrone. Egli porta una sentenza di Marsiglia del 20 dicembre 1748, la quale accordò al padrone un nuovo termine per caricare delle balle di cotone che egli non avea caricate nel tempo convenuto (1).

In fatti, la impossibilità di eseguire, che proviene da forza maggiore o da aliene cagioni non imputabili al debitore, scusa i ritardi ed anche la inesecuzione del contratto, e fa da quel momento cessare l'obbligazione

(1) Vedi Valin su l'art. 4 del titolo dei contratti di noleggio della ordinanza.

d'indennizzare; di modo che, se la tempesta, il cattivo tempo o altre cagioni fortuite impediscono al bastimento di partirsi, il noleggiato non sarà tenuto ai danni ed agl' interessi: del pari ne sarà esente il noleggiatore se per essergli state rubate in via le sue merci, o per altri casi fortuiti egli fosse stato impedito a caricarle nel tempo fissato.

§. 11. Se vi è un caso, in cui l' interesse del capitano porti che il viaggio non sia ritardato dai noleggiatori, egli si è quello del noleggio *a mese*, poichè il nolo non corre che dal giorno in cui il bastimento ha fatto vela, a meno che non vi sia convenzione contraria. « Se il bastimento è noleggiato a me» se, dice l'art. 265; e non vi ha convenzio» ne contraria, il nolo corre dal giorno in » cui il bastimento ha fatto vela ». Se fosse all'incontro stipulato, che il nolo correrà da un tal giorno, nell' uno e nell' altro caso si dovrebbe porre molta attenzione a rendere giustizia a colui il quale soffrirebbe del ritardo, se il bastimento non si fosse partito.

Ma il noleggio *a mese*, è da gran tempo poco in uso, a fine di non dare occasione al capitano di prolungare il viaggio col fare varie scale per aumentare il suo nolo.

Non vi ha quasi che il governo, il quale faccia questa specie di noleggio, perchè non vi è da temere un tale inconveniente, sopra tutto se i bastimenti noleggiati sono sotto il comando dei vascelli dello Stato.

§. 12. I noleggi più usitati oggigiorno sono o del bastimento intero, cioè che Cleirac chiama noleggio *per occasionem, seu uno pretio*, o in massa, secondo Vinnio, o di un certo numero di botti o quintali da mettere sul bastimento ad un determinato prezzo per ogni botte o quintale, o pure a *dettaglio*. Noi spiegheremo queste diverse specie di noleggi da quì a poco.

§. 13. Conchiude il detto art. 263 con la seguente frase *in caso di ritardo*: Or si chiede: di che intende quì parlar la legge? Delle stallèe. Esse sono dei termini di dimora, ossiano dei trattenimenti volontari, o forzosi che fa una nave in un porto. Son così chiamate a *stando*. Derivano le volontarie per colpa del capitano nel riceversi il carico, o del noleggiatore per consegnarglielo; il che reca un pregiudizio all' uno, o all' altro.

Quindi le stallèe son dovute per lo risarcimento dei danni.

Dividensi le stallèe in regolari ed irregolari; prime sono quelle che si accordano volontariamente per convenzione, nel contratto di noleggio, o per uso della piazza: le seconde sono quelle, che si commettono per puro accidente di mare, senza che vengono regolate dai patti, o dagli usi.

Le stallie regolari diconsi anche ordinarie, o estraordinarie: quelle, siccome vengono regolate dai patti, o dagli usi, non si bonificano perciò da alcuno, ed all' opposto per queste deve indennizzarsi chi le soffre.

In quanto poi alle stallie irregolari dee sempre prevalere l' arbitrio del giudice per regolarle, secondo le circostanze, dei casi, dei tempi, dei luoghi, e degli accidenti che le abbiano cagionate.

Suole quasi sempre nel contratto di noleggio, stipularsi il numero dei giorni di stallie, e ben spesso si distinguono esse in giorni, o correnti, o utili: ovvero in giorni di carico o di discarico.

I giorni correnti sono quelli che corrono di momento in momento o di giorno in giorno, tanto feriale che festivo senza che mai restino sospesi: gli utili sono quelli dei quali si può caricare, eccetto le feste di S. Chiesa, o comandate dal Principe, che sospendono ogni lavoro.

Gli utili o quei detti di carico, e discarico sono tutti i giorni non sospesi, nei quali si può caricare e scaricare di fatto, Targa pond. marit. cap. 4, n. 9 e 10.

Si è già osservato che le stallèe non essendo convenute, son convenute per uso. Qual'è il numero dei giorni di essa?

Il numero dei giorni di stallia, usitato nelle piazze marittime, non è per ogni dove eguale, ma è stato lo stesso in ogni tempo.

La legge civile obbligava il proprietario delle merci a farle scaricare nel termine di giorni 10 dopo che la nave fosse arrivata. L. 8 *de naviculariis cod. Theodos.*

A cagione però delle feste e delle domeniche il termine ordinario dello scarico si fissò a giorni quindici al più; e furono chiamati giorni della tavola o dello scarico; locchè però

non ritardava il pagamento del nolo, il quale dovea farsi nel termine di 8 giorni, senza attendere lo scaricamento.

Il giudicato d'Oleron art. 21 dell' ord. di Visbury, art. 34, e quella dell' Imperatore Carlo V art. 39 vogliono, che qualora un proprietario di merci non carichi dentro il termine prefisso, sia tenuto il capitano della nave ad attendere altri 15 giorni (dette soprastallie) purchè paghi lo stesso caricatore tutte le spese per il maggior soggiorno o ritardo a giudizio dei periti: e qualora questi non caricasse neppure dentro questo termine, sia obbligato a pagare tutto il nolo, oltre il detto ritardo.

Ciò è conforme al disposto del consolato del mare cap. 105: dell'ordinanza dell'Ansa Teutonica art. 7 e dell'altra di Filippo II. di Spagna n. 5.

In Genova e nei Porti d' Italia al dire del Targa pond. marit. cap. 38 n. 5, l' uso delle stallie è il seguente.

» Che trattandosi di bastimento di portata
» ordinaria si accordano per carico e disca-
» rico, in tempo d' inverno giorni otto; in
» dieci continui; fra i quali la mettà almeno
» siano utili, ed in tempo di estate un poco
» meno: che alle navi di maggior portata se
» ne accordano dippiù, in proporzione delle
» loro qualità e dei carichi da prendere, o
» da sbarcare; avuto sempre riguardo agl'im-
» pedimenti accidentali, dei quali non essen-
» dovi colpa d'alcuno se ne incaricano le par-
» ti per mettà ad arbitrio del giudice: Azuni
» *dizion: di giuris. merc. parola* STALLIA.

ART. 266. Se prima della partenza del bastimento vi è interdizione di commercio con il paese per cui è destinato, le convenzioni sono sciolte da una parte, e dall' altra senza danni ed interessi. Il caricante è obbligato alle spese del carico e discarico delle sue mercanzie.

Sommario.

1. — Origine di tal disposizione.
2. — Qual è la regola generale, quando il viaggio non può avere effetto indipendentemente dalla volontà delle parti.
3. — Prudenza richiede, che nel contratto di noleggio si appongano taluni patti speciali, onde evitare contestazioni.
4. — In caso d' interdizione sopraggiunta prima della partenza, è dell'equità, che il contratto resti sciolto *ipso jure*.
5. — Come sarà pronunziato verificandosi il caso d' interdizione e che una delle parti istituisca giudizio?
6. — Per quanta maniera può verificarsi le interdizione.
7. — Osservazioni di Pothier.
8. — Nel caso d' interdizione, ed il bastimento è diretto altrove, il capitano non può esimersi di metter la vela, sotto pretesto della interdizione di una Potenza, del pari il noleggiatore non può esentarsi dal caricare.
9. — L' ordinanza francese del 1681 conferma tal principio.
10. — Valin, ed Emèrigon riportano una decisione che confutano, perchè contraria all'ordinanza suddetta.
11. — Il caricante è tenuto alle spese del carico, e discarico delle merci.

COMENTO

§. 1. Questo articolo è tratto dall'ordinanza della marina francese art. 7 delli contratti di noleggio, e la regola è di ogni giustizia.

§. 2. La regola generale è quella che quando il viaggio non può compiersi per una causa indipendente dal fatto delle parti, non vi è luogo ad alcuna indennità, ma il caricante è obbligato alle spese del carico, e discarico delle sue merci.

§. 3. Tuttavia siccome nell'applicazione di tali regole sogliono elevarsi frequenti quistioni intorno alla intelligenza di questi articoli; così la prudenza vuole, che si mettano nel contratto di noleggio dei patti speciali relativi a tali casi, ad oggetto di evitare liti. Così quando il caso preveduto avvenga, i dritti rispettivi dei contraenti saranno regolati dal contratto, poichè in generale le disposizioni della legge non sono adottabili, che in mancanza di convenzioni speciali.

§. 4. L'interdizione di commercio con il paese per il quale era destinato il bastimento, recandovi ostacolo invincibile all' esecuzione del contratto di noleggio; e questo ostacolo provenendo da forza maggiore a cui niuno può esser tenulo, è conforme all'equità che il contratto di noleggio sia *ipso jure* sciolto senza danni-interessi nè dell'una, nè dell'altra parte; giacchè non dipende da alcuna delle parti di eseguire il contratto.

§. 5. Che se taluno delle parti volesse adire il magistrato, allora, verificandosi tali circostanze, la convenzione deve essere rescissa, perchè essa si oppone alla legge del principe; il quale la distrugge di pieno dritto; ed anche a malgrado della volontà delle parti. Inoltre, la interdizione di commercio accadendo prima della partenza del bastimento, le cose sono intere, e le parti nulla hanno da domandarsi; ma il caso della interdizione sopraggiunta dopo la partenza del bastimento, è preveduto dell'art. 289 di cui parleremo nel titolo 7, *del nolo* qui appresso.

§. 6. La interdizione di commercio avviene o per dichiarazione di guerra, o per rappresaglia, o per una proibizione di commerciare in tal luogo, sia per motivo di peste, o altro.

Questa interdizione, non essendo che *col paese per il quale il bastimento è destinato*, non potrebbe essere estesa alla ipotesi in cui la proibizione di commerciare riguardasse *un altro paese* qualunque sia il numero dei rischi che il bastimento debba correre nel suo viaggio, col passare innanzi ai porti o alla vista delle flotte di quell'altra potenza, con la quale vi sarebbero delle ostilità. In questo caso il capitano non può chiedere un aumento di nolo di proporzione di tali rischi.

§. 7. « Allorchè la interdizione di com» mercio non è col paese per il quale il ba» stimento é destinato, dice Pothier, ma con » altri paesi, essa non impedisce che il ba» stimento possa andare al luogo destinato « del contratto di noleggio, o per conseguen» za non impedisce l' adempimento di tal » contratto; essa lo rende soltanto più pe» riglioso; pel rischio che corre il bastimento » di essere attaccato per via dai vascelli del» le potenze con le quali è sorvenuta una » rottura; ma la sopravvegnenza di una » guerra, ed i pericoli che trae seco, essen» do un caso disgraziatamente non nuovo, » e quindi possibile, a prendersi dalle parti, » queste non sono perciò sciolte dalle loro » rispettive obbligazioni (1) ».

§. 8. Per la qual cosa il capitano non può in questo caso interrompere il suo viaggio; egli non può esimersi dal mettere alla vela, e dall'eseguire le convenzioni del contratto di noleggio senza essere tenuto dei danni interessi dei noleggiatori, *et viceversa* il noleggiatore che non vorrebbe più eseguire questo contratto, ricusando di caricare le sue merci o altrimenti, incorrerebbe nella pena di pagare l'intero nolo.

§. 9. L'ordinanza del 1681, all' articolo citato si esprimeva sul particolare in un modo preciso: *ma se è con un altro paese*, *il contratto di noleggio sussisterà per intero*. Veramente il Codice di commercio non ha ripetuto questa disposizione espressa, ma il principio non ne è perciò meno certo. L'articolo 266 non pronuncia la risoluzione del contratto di noleggio, che quando il com-

(1) Ved. Pothier, contratto di noleggio n. 99.

mercio è interdetto col *paese pel quale il bastimento è destinato*: questa risoluzione non ha adunque luogo, quando il bastimento è destinato per un altro paese: *Qui dicit de uno, negat de altero.*

§. 10. Però Valin ed Emérigon riportano una decisione del Consiglio del 20 maggio 1744, da noi di già citata, la quale ha annullato dei contratti di noleggio di alcuni bastimenti noleggiati per la pesca del merluzzo, a motivo della dichiarazione di guerra contro l'Inghilterra, *visti i rischi evidenti.*

Nel 1744, all'epoca della guerra di cui parliamo (1), non vi era stata alcuna interdizione di commercio con i luoghi della destinazione dei pescatori francesi: donde siegue, osserva Emérigon, che i contratti di noleggio dovevano sussistere nel loro intero. Il risico evidente non è un motivo per annullare il contratto; la guerra assomiglia agli scogli ed alle tempeste. « Io credo dunque, soggiunge egli, che questa decisione del Consiglio, dettata da spirito di equità e da ragioni di stato, non dee indurre conseguenza, ec. ».

Molto meno poi dee oggidì esser di qualche peso, giacchè l' attuale Codice di commercio, con la sua restrittiva enunciazione, ha conservato la disposizione formale della ordinanza. D'altronde *posteriora derogant prioribus* (1).

§. 11. Il trascritto art. 266 che trattiamo conchiude con la seguente espressione: *ma il caricante è obbligato alle spese del carico, e discarico delle sue merci.* Una tale disposizione della legge è una conseguenza del non esser tenuto il noleggiato ai danni ed interessi in faccia al noleggiatore, e viceversa. Inoltre se questi soffre le spese di carico, e di discarico, quegli perde ancora qualche cosa, ed è, il tempo occupato insieme con l'equipaggio a caricare e nel discaricare le merci, dovendo sempre ritenere che l'impedimento dipende dalla forza maggiore, alle di cui conseguenze nessuno può essere obbligato; e quindi ognuno sopportar dee per la parte che gli riguarda una tal perdita che risulta dalla cosa.

(1) Questa guerra in cui Luigi XV militò per la prima volta; questa guerra, il cui piano, esaltato dall' interesse militare, è tollerato anzi che approvato dal primo ministro, in cui il maresciallo di Belle Isle mostra tutte le risorse del suo genio, ed il conte di Brown tutto il suo coraggio; questa guerra fu accesa dalla morte di Carlo VI, imperadore di Alemagna.

Carlo VI, l'ultimo della illustre casa di Hasbourg la quale, per lo spazio di mille anni, riempì l'Europa dei suoi eroi, i troni dei suoi rampolli, il mondo della sua gloria, Carlo vuole assicurare a sua figlia Maria Teresa il possesso dei suoi immensi stati; egli forma in pace quella prammatica-sanzione, atto celebre che chiama questa principessa alla sua successione. Parecchi sovrani se ne rendono mallevadori; ei muore; l'ambizione si risveglia; una donna; un fanciullo nella culla, sembrano ostacoli a sormontarsi. Ma questa donna è un eroe, e l'Europa si frange contro ad essa.

(1) Vedi Emèrigon tomo 1, p. 545, e Valin su l'art. 4 titolo dei salarii dei marinari.

Art. 267. Se vi è forza maggiore la quale impedisce per qualche tempo l'uscita del bastimento, le convenzioni sussistono, e non vi è luogo a danni ed interessi per cagion di ritardo.

Esse sussistono egualmente, e non vi è luogo ad aumento di nolo, se la forza maggiore sopravviene durante il viaggio.

Sommario.

1. — Se la forza maggiore è a tempo, il contratto di noleggio sussiste.
2. — Non vi è differenza se il bastimento riceve l'interdizione prima di far partenza, o trovandosi facendo rotta.
3. — Se il bastimento è noleggiato a mese vien regolato diversamente se è noleggiato a viaggio.
4. — L'interdizione per il bastimento noleggiato a mese durante il viaggio importa, che gli alimenti, ed il salario dei marinari sono avarie comuni.
5. — Origine di questa disposizione legislativa.
6. — Giurisprudenza antica inglese su l'oggetto.

COMENTO

§. 1. Nel caso di questo articolo la forza maggiore non impedisce l'esecuzione del contratto, solamente la ritarda. In conseguenza il contratto sussiste, e le parti sono obbligate aspettare che cessi l'ostacolo, senza poter pretendere alcuna rifazione di danni, ed interessi le une contro le altre, giacchè niuna di esse è in colpa.

§. 2. La regola si può applicare tanto al caso in cui il bastimento vien trattenuto in un porto, dove dà fondo facendo rotta, come in quello dove si trova ritenuto avanti la sua partenza; imperciocchè non vi è ragion di regolare la sorte del contratto di noleggio, differentemente nell'uno, che nell' altro; ed il nostro codice di commercio consagra con giustizia sopra questo punto l'osservazione di Valin nell'articolo precedente dichiarato.

§. 3. Se il bastimento è noleggiato a mese, il nolo non corre durante il tempo della detenzione; se è noleggiato a viaggio, il nolo non debbe essere accresciuto.

§. 4. Se il bastimento è affittato a mese viene trattenuto durante il viaggio, gli alimenti ed il salario dei marinari sono avarie comuni, la qual cosa non ha luogo se il bastimento è trattenuto avanti la sua partenza.

Una volta si aggiudicava al capitano il quarto del nolo; ma oggi non si pratica più.

§. 5. Questa disposizione della legge, contenuta nel trascritto art. 267 è sufficientemente indicata e giustificata da Valin; dessa è stata aggiunta nel Codice francese, in seguito della dimanda della Corte reale di Rennes.

» La decisione, dice questo celebre comen-
» tatore, è applicabile così al caso in cui il
» bastimento è ritenuto in un porto, ove dà
» fondo nel finire il suo cammino, che al ca-
» so in cui è ritenuto prima della sua par-
» tenza, visto, che non vi è ragione per re-
» golare diversamente la sorte del contratto
» di noleggio. Nell' uno e nell' altro caso fa
» d'uopo adunque, che il padrone ed il no-

» giatore attendono l' apertura del porto e » la libertà del bastimento senza danni-in» teressi da ambe le parti, per consegnenza » senza che il noleggio a mese possa correre » durante tutto il tempo della detenzione, e » senza che il nolo sia aumentato, se il ba» stimento è noleggiato a viaggio (1) ».

Perciò; nell' art. 267, la forza maggiore ha precisamente l'effetto che devè avere. Se essa produce un ostacolo assoluto; che impedisce indefinitivamente di eseguire il contratto di noleggio, il contratto di noleggio è annullato. Se l'ostacolo, di sua natura, non rende la esecuzione del contratto di noleggio impossibile che per un dato tempo, il contratto di noleggio è semplicemente sospeso ma vi ha questa differenza, che se il bastimento è ritenuto nel corso del sno viaggio, ed è noleggiato a mese, allora il nutrimento ed i salari dei marinai, durante la detenzione; sono avarie comuni; il che non ha luogo, se il bastimento è ritenuto prima della sua partenza (1).

§. 6. Altre volte, siccome fu giudicato per dei bastimenti inglesi ritenuti nella riviera di Bordeaux nel mese di ottobre 1626, dal comandante della guarnigione *de Blaye* si aggindicava in questo caso al capitano il quarto del nolo. Ma ciò non si pratica più come si è già detto (2).

(1) Vedi Valin sull'art. 8 titolo dei contratti di noleggio.

(1) Vedi Valin, ibid.

(2) Vedi nota 4 aui 19 dei giudizii di Oleron, e su l'art. II, cap. 9 della guida del mare.

Art. 268. Il caricante può durante l' arresto del bastimento far scaricare le mercanzie a sue spese, a condizione di ricaricarle, o d' indennizzare il capitano.

Sommario.

1. — Origine dell'articolo.
2. — Ragione perchè la facoltà accordata al caricatore non reca torto al proprietario, o capitano.
3. — Osservazione da farsi nel caso di scaricamento, ed in quello di non caricamento.
4. — Il capitano in veron caso può opporsi allo scaricamento.
5. — Qual sarà l'indennizzo dovuto al capitano, non indicandolo la legge.
6. — Ragionamento di Valin su l'oggetto.
7. — Opiniona dell'istesso comentatore trattandosi di merci atte a deterioramento.
8. — Necessità di un arbitramento, ovvero di una perizia.

COMENTO

§. 1. Questo articolo è la copia letterale dell'undecimo, del titolo primo, libro terzo, dell'ordinanza del 1681.

§. 2. La facoltà accordata dalla legge al mercante caricatore, non fa alcun torto al capitano, o proprietario del bastimento, che tanto più ne è ristorato, giacchè le spese dello scarico vengon fatte dal caricante, il quale è obbligato di ricaricare sotto pena di indennizzazione.

§. 3. L'indennità sarà delle spese di ritardo, se ritarda a caricare, o del mezzo nolo se non carichi punto. Ma se si trattasse di mercanzie di natura tale che non avessero potuto conservare durante il tempo dell' arresto, bisognerebbe dire che in questo caso

l'arresto produce, riguarda al caricante, lo stesso effetto di una interdizione assoluta, ed allora bisogna conchiudere con Valin su l'articolo 9 del *contratto di noleggio*, che la convenzione rimarrebbe risoluta senza danni ed interessi da una parte, e dall'altra.

§ 4. Il capitano non può dunque opporsi allo scarico, col pretesto che il noleggiatore potrebbe non ricaricare nè può domandargli alcuna sicurezza del nuovo carico che il mercante deve fare subito che ne è avvertito in diverso caso Indennizzarlo.

§ 5. Ma si ha motivo di esser sorpreso che il legislatore non abbia determinato in modo preciso il quale sarebbe la Indennità del capitano se le merci non fossero caricate a bordo, tanto più che la Corte reale di Agen, come ancora il tribunale di commercio di San-Malò ne facevano espressa dimanda nelle loro osservazioni.

§ 6. Fa adunque mestieri prendere per base di decisione, a tal riguardo, la opinione di Valin sull'art, 9, titolo dei contratti di noleggio, e dire, che il capitano riceve le spese di ritardo dal giorno in cui avrà messo il caricante in mora per ricaricare; o la metà del nolo, se questi dichiara non voler ricaricare, o in fine il nolo intero delle merci, come se fossero state ricaricate, qualora senza fare una tale dichiarazione in forza delle istanze del capitano, il caricante lasci andar via il bastimento.

§. 7. Valin è però di avviso che vi è un caso in cui il mercatante può essere dispensato dal caricarne le sue merci; ed è quello nel quale, avendo egli ritirato le sue merci solo perchè potevano considerabilmente deteriorare, come delle melarance o delle castagne, è avvenuto, a malgrado di tutte le sue cure, che esse siensi guastate in modo da non poter essere più vendute ad un prezzo convenevole. « Altro sarebbe, dice egli, se si trattasse di mercanzie che potessero facilmente essere rimpiazzate nel luogo con altre di simile specie, e come dei vini, delle acquavite, dello zucchero, ec. (1) ».

§ 8. In queste varie specie, siccome è quistione di fissare una indennità è buono prender degli arbitri, secondo i termini del consolato, cap. 85. Il commercio dee farsi in buona fede, e con reciprocanza di riguardi e d'interessi. Per procedere regolarmente ad un arbitramento in materia di noleggio, ciascuna parte dee nominare dei vecchi negozianti o marini, con facoltà di chiamare un nuovo arbitro; e nel caso che non si sia di accordo, deve esser stipulato, che l'altro arbitro sarà nominato di ufizio.

Tale è per altro, lo spirito della legge del 28 nevoso anno 3, la quale dice che: « Qualunque tribunale di commercio, innanzi al » quale è stata portata una controversia per » aumento di nolo, è autorizzato a nominare » di ufficio dei commercianti esperti per fa» re arbitrare il punto litigoso ». Benchè questa legge sia stata emessa in una circostanza particolare per rapporto ad un' avvenimento di guerra, non perciò non si deve riguardarla come ragione scritta, ed utile da eseguirsi nei casi menzionati.

(1) Vedi Pothier, contratti di noleggio, num. 102.

Art. 269. Nel caso di blocco del porto per cui il bastimento è destinato, il apitano è obbligato, se non ha ordini contrarii, di andare ad uno dei porti viini della medesima Potenza, ove gli sarà permesso di approdare.

Sommario.

1. — La trescritta disposizione è nuova. Essa regola il caso di un' ostacolo invincibile.
2. — Il caso di blocco, differisce da quello d'interdizione di commercio.
3. — Risponsabilità del capitano.
4. — Esistendo ordini contrarii al capitano, cessa ogni costui responsabilità.

COMENTO

1. Questa disposizione è nuova nel nuovo Codice. Essa era necessaria dietro le nuove consuetudini che si sono introdotte nelle guerre marittime Una volta non si conoscevano questi blocchi generali ai quali gl' inglesi furono I primi a pensarvi. Prima non si bloccavano che i soli porti delle potenze con le quali si era in guerra. In ogni modo il blocco è anche il caso di un'ostacolo invincibile.

§ 2. Se la interdizione di commercio col paese per il quale il bastimento è destinato risolve *ipso jure* il contratto di noleggio; lo stato di *blocco* del porto pel quale il bastimento è destinato non produce lo stesso effetto. In questo caso il capitano è tenuto, se non ha ordini contrari, di recarsi in uno dei vicini porti della stessa potenza, nei quali sarà permesso di rapprodare (*Articolo 269 del Codice di commercio*).

§ 3. La ordinanza della marina non aveva una simile disposizione. Il legislatore ha voluto dare al contratto di noleggio tutto l'effetto che può avere. Il capitano non potendo precisamente discaricare nel luogo della sua destinazione; è dell'interesse del caricante, che le merci siano depositate almeno nel luogo più vicino che sia possibile, affinchè il nolo non sia perduto per lui. Il capitano, che in simile circostanza non si conformerebbe, alla legge commetterebbe una colpa grave e sarebbe passivo di tutti I danni-interessi.

§ 4. Però, siccome può anche darsi che per delle speculazioni particolari il caricante abbia interesse a far trasportare le sue merci in un altro luogo, e non nel porto più vicino, la regola cessa, ove il capitano abbia ricevuto ordini contrari.

Art. 270. Il bastimento, gli attrezzi, e gli arredi, il nolo e le mercanzie caricate, restano rispettivamente obbligati per la esecuzione della convenzione delle parti.

Sommario.

1. — Conseguenza, che racchiude il contratto di noleggio.
2. — Obbligazioni che hanno il noleggiatore ed il noleggiato.
3. — D'onde una tal regola.
4. — Il contratto di noleggio, produce un privilegio rispettivo.
5. — Il capitano non ha dritto di ritenere le mercanzie per il pagamento del nolo, comunque avesse privilegio.
6. — Per quali cause a dritto di privilegio sul bastimento il caricante?
7. — Poco importa che il contratto sia fatto con il padrone o capitano per sperimento del privilegio.
8. — Osservazioni a farsi sul privilegio sudetto, e distinzione necessaria da pratticarsi.

COMENTO

§ 1. Il contratto di noleggio racchiude tre conseguenze.

1.° Che il bastimento, gli arredi. ed attrezzi, nolo e mercanzie restano rispettivamente obbligati per la esecuzione della convenzione delle parti.

2.° Che al contratto di noleggio, come locazione, conduzione, sono applicabili le disposizioni del dritto civile, riguardante il fitto dei mobili, con le modifiche contenute nelle Leggi di eccezione, vale a dire che in mancanza delle disposizioni di queste leggi si ricorre al dritto comune di che tratta l'art. 1065. già trascritto.

3.° Finalmente che tutte le obbligazioni risultanti da questo contratto, producono per le nostre Leggi di eccezione l'arresto personale giusto gli art. 709. 710. e 711.

§. 2. La legge à dunque col trascritto articolo impone al noleggiato ed al noleggiatore delle obbligazioni, per le quali sono tenuti, rispetto al primo, il bastimento, gli attrezzi, gli arredi, ed il nolo, salvo il privilegio della gente di mare, e relativamente al secondo, le mercanzie caricate sul bastimento.

§. 3. Questa regola è antichissima negli usi e nelle consuetudini del mare. *Il battello è obbligato alla mercanzia, e la mercanzia al battello*, dice Cleirac nel 21 dei Giudizi di Oleron, n. 3.

La ordinanza della marina, art. 11 tit. dei contratti di noleggio, portava: « Il ba- » stimento, gli attrezzi e gli arredi, il nolo » e le mercanzie caricate, saranno rispetti- » vamente obbligati per la esecuzione delle » convenzioni del contratto di noleggio »; ed il Codice di commercio Francese ha ripetuto questa disposizione nel suo artic. 280 pari all'art. 270. delle nostre Leggi di eccezione.

§ 4. La obbligazione reciproca del noleg-

to, e del noleggiatore per effetto del contratto di noleggiò,è qui un privilegio rispettivo, vale a dire,che le merci sono mallevadrici al capitano del pagamento del nolo, e che il bastimento, gli attrezzi, e gli arredi sono mallevadori al caricante della consegna dei suoi effetti e delle avarie,il tutto secondo i principi stabiliti dagli art.297, 298, e 299 delle stesse LL. di Eccez.

§ 5. In fatti è giusto che le merci del mercatante noleggiatore siano specialmente obbligate al pagamento del nolo *Nam et ipsum nautum potentius est*, dice la legge 6, § 1, *ff. qui potiores in pignore*. Ma questo privilegio non dà al capitano il diritto di ritenere le merci nel bastimento per mancanza di pagamento del nolo egli può soltanto, nel momento del discarico, opporsi al loro trasporto, o pure sequestrarle negli alloggi o nelle gabarre, siccome il vedremo nel titolo *del nolo*.

§ 6. È ugualmente giusto che il caricante abbia privilegio sul bastimento, su gli arredi, ed attrezzi, per la esecuzione del contratto di noleggio in ciò che riguarda l' interesse di lui, cioè, per farsi consegnare le sue merci, e per la indennizzazione che può essergli dovuta, se hanno sofferte avarie, o sono deteriorate per fatto del capitano.

§ 7. Poco importa, per poter sperimentare il privilegio, che il noleggio sia stato fatto col proprietario, o col solo capitano, anche nel luogo della dimora del proprietario, e senza il suo consenso, se questi non lo ha negato, perchè, giusta l' art. 216 del Codice di commercio, il proprietario è tenuto delle azioni del capitano.

§ 8. Giova osservare, che questo privilegio obbliga il solo bastimento, e non le merci che il proprietario avrebbe potuto caricarvi: in conseguenza se questi abbandona il bastimento in forza dell' art. 216 per liberarsi dal privilegio, egli potrà ritirare le sue merci: il caricante, benchè non soddisfatto da questo abbandono, non può vendicarsi sugli effetti del proprietario (1).

L' ordine di questo privilegio è d'altronde fissato dal n. 11 dell' art. 191 del Codice di commercio.

Per altro, noi abbiamo fatto osservare nella sezione 2 del titolo I., che il privilegio di cui è parola si limita ai danni ed interessi derivanti dalla mancanza di consegna delle merci, o delle avarie che queste avrebbero sofferte per colpa del capitano. All' infuori di questi due casi non vi ha privilegio da pretendersi da parte del caricante; giacchè, se i danni-interessi non hanno luogo che per rifiuto di partenza, per partenza tarda o precipitata, per sequestro di bastimento o altro, egli è evidente che a questo riguardo il credito è semplice e ordinario, senza alcuna specie di privilegio (2).

(1) Vedi Valin su l'art. 11, titolo dei contratti di noleggio.
(2) Vedi Valin sull'art. 16 titolo del sequestro dei bastimenti.

TITOLO VI.

DELLA POLIZA DI CARICO

Sommario.

1. — Definizione della poliza di carico.
2. — Necessità della stessa.
3. — La poliza di carico è una prova dell'adempimento del contratto di noleggio.
4. — Differenza tra la poliza di carico, ed il contratto di noleggio.
5. — Le polize di carico risultano da carte stampate.
6. — Varii usi di piazze per la poliza di carico.

COMENTO

§. 1. La poliza di carico, come si chiama sulla carta del mediterraneo, e dai francesi viene appellata *la connaissement* è una scrittura di obbligo che dà il capitano, o padrone di aver ricevuto nel suo magazzino tali o tali altre mercanzie per asportarle altrove.

L' autore *du Cuidon* cap. 13, art. 7, fol. 320 non dà una giusta definizione alla poliza di carico allorchè dice ; ch' è una promessa particolare che fa il maestro del bastimento di aver ricevuto tale o tale altra mercanzia appartenente ad un tal mercante.

Una tal poliza non è la promessa di ricevere, ma la scrittura d'obbligo di aver ricevuto.

§. 2. Benchè vi sia un contratto di noleggio, deesi pur nondimeno formare una polizza di carico. È questa la vera prova del caricamento, ed il contratto di noleggio non basterebbe a giustificarlo, poichè dalla promessa fatta di caricare una tale quantità di merci sovra un bastimento, non siegue punto che siasi adempiuta la obbligazione in tutto o in parte.

§. 3. Al contrario, le polize di carico possono tener luogo di contratto di noleggio, e valgono anche di più, perchè ne mostrano l'adempimento,

In fatti, esse provano completamente, che le obbligazioni contratte da una parte e dall'altra nel contratto di noleggio, sono state adempiute.

§. 4. La differenza che passa tra le polize di carico e 'l contratto di noleggio consiste nel mostrar questo il fitto di un bastimento o di parte di un bastimento per un caricamento di merci da trasportarsi, e quelle per provare il seguito caricamento.

Questi atti sono ordinariamente stampati con degli spazi in bianco, che si può riempire secondo la diversità dei capitani di bastimenti, delle merci che vi si caricano, del loro peso e della loro qualità dei nomi dei caricanti e delle persone cui van dirette; infine, dei porti donde i bastimenti debbono partirsi, e dei luoghi ove debbono discaricare.

Varie città marittime hanno per sè un particolar modello di polizza di carico ; ma noi vedremo da qui a poco, tutto quello che è necessario per rendere questo contratto regolare.

Art. 271. La polizza di carico debbe esprimere la natura e la quantità, come anche le specie e le qualità degli effetti da trasportare;

Indica.

Il nome del caricante.

Il nome e l'indirizzo di quello e fatto la spedizione.

Il nome ed il domicilio del capitano.

Il nome ed il tonnellaggio del bastimento.

Il luogo della partenza e quello a cui si debba andare.

Enuncia il prezzo del nolo; porta in margine i contrassegni ed i numeri degli effetti da trasportare.

La polizza di carico può essere all' ordine o di un presentatore qualunque innominato, o di una persona nominata.

Sommario

1. — Origine del trascritto articolo.
2. — Circostanze che contener dee la polizza di carico.
3. — Documenti che il noleggiatore dee 24 ore dopo caricate le merci dare al capitano onde poter ottenere da costui firmate le polizze.
4. — Il capitano non può negarsi della sottoscrizione delle polizze di carico.
5. — Come sarà praticato in caso di rifiuto.
6. — I caricanti sono obbligati a recarsi dal capitano per la sottoscrizione delle polizze non già il capitano da essi.
7. — I caricanti lasciando partire il bastimento senza firmare le polizze, sopporteranno le spese di verifica.
8. — Chi dovrà firmare le polizze nel caso che le merci caricate appartengono a stretti parenti del capitano.
9. — La polizza di carico non farà fede da sè sola in caso di getto e di naufragio.
10. — Opinione di Valin.
11. — Misure da adottarsi per le mercanzie caricate dal capitano che gli appartengono
12. — Che dovrà farsi da coloro che portano merci estere assicurate nel regno.
13. — Ragioni di queste varie disposizioni.

COMENTO

§. 1. L'articolo mette capo all'art. 2 del tit. 2 lib. 3 dell'ordinanza della marina francese del 1681: ivi si contengono quasi le stesse disposizioni in un modo più conciso, e meno circostanziato.

§. 2. Perchè sia regolare la polizza di carico dee in prima esprimere la natura e la quantità, come anche la specie e la qualità degli oggetti da trasportare.

Secondariamente, dee indicare il nome del caricante, il nome e l'indirizzo di quello a cui è fatta la spedizione, il nome e 'l domicilio del capitano, il nome e 'l tonnellaggio del bastimento, il luogo della partenza, e quello per lo quale è destinato.

In terzo luogo, essa deve enunciare il prezzo del nolo, e portare in margine i contrassegni ed i numeri degli oggetti da trasportare.

§. 3. Se, come abbiamo veduto, il noleggiatore è obbligato a caricare le sue mercanzie nel tempo convenuto nel contratto di noleggio, egli dee similmente, 24 ore dopo che le merci saranno state caricate, presentare al capitano le polizze di carico, perchè

siano da lui sottoscritte, dee dargli inoltre la fede di cauzione;le quietanze di pagamento della dogana,e tutti i documenti necessari per la validità del trasporto delle merci.

§. 4. Dal canto suo, il capitano non può ricusare di sottoscrivere le polizze di carico, a motivo dell'interesse che il noleggiatore può avere di esserne munito, sia per mandarlo subito a coloro cui son dirette le merci,ed aver occasione di trarre sovra essi delle lettere di cambio in conto, sia per servirsi delle assicurazioni.

§. 5. Il noleggiatore non è mica obbligato ad attendere che il bastimento sia interamente caricato. In caso di rifiuto da parte del capitano, egli, il noleggiatore, può citarlo per farlo condannare, o pure, perchè sente dichiarare che la sentenza terrà luogo di sottoscrizione. In questo caso il capitano, per tutto danno interesse, è solamente condannato alle spese, perchè il noleggiatore non soffre del suo rifiuto (1).

§. 6. Il capitano non è obbligato a recarsi dai caricanti per firmare le polizze di carico, questi son tenuti di presentargliele. E mancando di farlo, essi saran tenuti di pagargli i danni-interessi risultanti dal ritardo che sarà obbligato a soffrire,visto che egli esporrebbe sè stesso, qualora si partisse senza avere tutte le sue spedizioni in regola.

§. 7. Per altro,se i caricanti lasciano andar via il bastimento senza formare le polizze di carico,eglino debbono imputarlo alla loro negligenza, e se credono dover citare il capitano nella persona dell'armatore per sottoscrivere le polizze di carico offerendo di far verificare il caricamento delle loro merci nel bastimento,tutte le spese della procedura vanno a loro carico (2).

§. 8. Ma il capitano può egli sottoscrivere delle polizze di carico per i suoi parenti nel grado proibito è far testimonianza, a fine di obbligare i proprietari del bastimento, o di far fede, sia in caso di getto per la contribuzione, sia in caso di naufragio, contro gli assicuratori?

L'art.7 del tit.3, lib.2 dell'ordinanza della marina conteneva questa disposizione. « Le » polizze di carico che lo scrivano sottoscri- » verà per i suoi parenti saranno cifrate sot- » to pena di nullità, nei paesi stranieri, dal » console,ed in Francia,da uno dei principali » proprietari del bastimento ».

Questa saggia disposizione dell' ordinanza deve essere strettamente eseguita anche presso di noi dal capitano,che rimpiazza oggidì lo scrivano, e noi crediamo altresì che, per evitare ogni possibilità di fraude, la polizza di carico, in simil caso, dovrebbe inoltre esser firmata da due dei principali dell'equipaggio (1).

In fatti, la polizza di carico, la quale sarebbe firmata dal capitano soltanto in favore dei suoi parenti, non potrebbe far fede, nè dare alcuna azione contro i proprietari del bastimento. Il parente latore della polizza di carico dovrebbe a sè stesso imputare di non aver preso tutte le precauzioni necessarie per rimuovere qualunque idea di collusione tra lui ed il capitano.

§. 9. Questa polizza di carico non farà del pari fede da sè sola, in caso di getto e di naufragio, per la contribuzione ed il pagamento del premio.

§. 10. Però, dobbiamo dire con Valin, che la prova suppletoria del caricamento sarà ammissibile;fa mestieri però a nostro avviso che questa prova risulti da atti, da documenti; e da testimonianze non sospette; le circostanze, osserva questo celebre comentatore, son quelle che debbono decidere in simil caso (2).

§. 11. Fa d'uopo adottare le medesime misure e le medesime precauzioni per la polizza di carico delle mercanzie che dallo stesso capitano sarebbero caricate nel bastimento,comechè sembri che in questa ipotesi non sia punto necessario una polizza di carico,poichè è la sua propria cosa, su la quale invigila, e che egli conserva, e poichè esso non può dovere a sè stesso una risponsabilità. L'art.336, citato di sopra, vuole che il capitano esibisca una polizza di carico firmata da due dei prin-

(1) Vedi Valin sull'art. 4 titolo delle polizze di carico.

(1) Vedi Emérigon t. 1 p. 312.

(1) Argomento ricavato dall'art. 336 del Codice di commercio.

(2) Vedi Valin sull'articolo soprascritto.

cipali dell' equipaggio, e che giustifichi la compra delle merci.

§. 12. Il Codice di commercio richiede anche di più dalle persone dell' equipaggio e dai passaggieri che portano dai paesi stranieri delle merci assicurate nel regno. L' articolo 337 dice, che eglino debbono lasciare una polizza di carico, nei luoghi ove si effettua il caricamento, in mano del console del regno, ed in mancanza in mano di un distinto negoziante del regno delle due Sicilie, o del magistrato locale.

§. 13. Queste varie disposizioni, prese d' altronde dall' ordinanza, della marina, art. 62 e 63, titolo delle assicurazioni, hanno per oggetto di prevenire l' abuso delle false polizze di carico, che i capitani e le persone dell'equipaggio potrebbero formar dopo, sia per addurre, in caso di perdita del bastimento, un risico immaginario, sia per sostituire un falso *per conto* al vero, in caso di felice arrivo del bastimento. Noi ritorneremo su questo particolare nel titolo delle assicurazioni.

Continuazione del Sommario

1. — Caratteristica della poliza di carico.
2. — Come la polizza di carico è un documento giustificativo.
3. — Nessun documento privato può superare la pruova pubblica della poliza di carico.
4. — Per le barche o piccoli bastimenti non si dà polizza di carico ma la lettera di vettura.
5. — Per le paccoltiglie o cose di poco valore basta la dichiarazione del capitano.
6. — Effetto della polizza di carico.
7. — Come deve essere intesa la frase contenuta nella polizza di carico *dice essere*.
8. — Perchè la legge vuole nella polizza di carico i numeri degli oggetti da trasportare.
9. — Ragione che nella polizza di carico sia indicato il domicilio del capitano.
10. — Perchè l'art. 274 non richiede il vero nome del proprietario della merca nella polizza di carico.
11. — Come sarà regolato nel caso che il prezzo del nolo non è fissato nè nella pelizza di carico, nè nel contratto di noleggio.
12. — Qual nolo sarà pagato nel caso che le mercanzie fossero caricate all'insaputa del capitano.
13. — Il Codice permette che la polizza di carico possa esser negoziata mercè gira.
14. — Conseguenze che derivano dalla polizza di carico, se al portatore o al terzo girata.
15. — La gira alla polizza di carico dee esser formata come ogni altro effetto di commercio.

COMENTO

§. 1. La polizza di carico è un documento legale, allorchè è formata ne' modi voluti dalla legge è un documento autentico poichè è sottoscritta dal capitano; il quale è in certo modo ufficiale pubblico.

§. 2. Le leggi nautiche di tutti i tempi hanno sempre dato alla polizza di carico il carattere di *documenti giustificativi*; essa è la vera e specifica prova del caricamento; fa fede, non solo tra il capitano ed il caricante, ma altresì contro gli assicuratori, e contro a qualunque altra persona, salve le pruove di fraude e di collusione. È fuori di dubbio, che i terzi, i quali non hanno interesse alla poliz-

za di carico, hanno diritto da impugnarla ed a provarne con ogni sorte di mezzi la falsità e la poca esattezza.

§. 3. In generale, niun documento privato può prevalere su la polizza di carico; esso non può superare la prova pubblica di questo atto, ma, in caso di perdita della polizza di carico, vi si può supplire siccome abbiamo detto più sopra, per mezzo di documenti autentici; come, per esempio, con le fedi di diritti pagati per le merci, *col manifesto*, specie di atto usitato principalmente nel Levante e nella Barbaria (1). *Non per hoc praeclusa est via, seu modus aliter probandi* (2).

§. 4. Però è abbastanza in uso di non dar polizza di carico per i caricamenti fatti sovra barche o sovra piccoli bastimenti; si crede sufficiente una lettera di vettura, comune ai vari caricanti. Queste lettere di vettura producono allora gli stessi effetti delle polizze di carico (3).

§. 5. Alcune volte anche, ove degli oggetti sieno consegnati al capitano all'istante della partenza; ovvero si tratti di cose di poco valore, di paccottiglie, basta la semplice dichiarazione del capitano.

§. 6. L' effetto della polizza di carico si è quello di obbligare il capitano che l'ha sottoscritta, ed il proprietario del bastimento, come tenuto delle azioni del capitano, a consegnare, sotto pena di tutte le spese dei danni e degl'interessi le merci della stessa qualità, quantità, e specie nello stesso stato in cui le ha ricevute, salve le avarie che possono aver sofferte nel viaggio per fortuna di mare, e senza colpa o fraude del capitano o delle persone dell'equipaggio.

§. 7. Noi abbiamo fatto vedere che relativamente alla qualità delle merci, la polizza di carico non fa prova che della loro qualità generica, esteriore, ed apparente, e che il capitano non è tenuto per la loro qualità interna, se non quando le merci sono state verificate in sua presenza. Noi abbiamo parlato dell'uso che hanno i padroni o capitani di aggiugnere alla loro soscrizione, su le polizze di carico, le parole *che dice essere*, ed abbiamo fatto conoscere gli effetti e la estensione di questa clausola.

Questi principi sono senza dubbio la salvaguardia del commercio; ma non deesi perdere di vista, che la clausola *che dice essere* non dee servire di pretesto alla fraude ed alla mala fede; fa d'uopo restrignerla nei suoi giusti limiti.

Così, essa non potrebbe salvare il capitano dalla sua responsabilità, se, in vece di consegnare le mercanzie sane, intere e ben condizionale; egli le restituisse alterate esteriormente, ed in un modo indicante che le balle, le casse o i barili siano stati aperti. D'allora in poi egli è tenuto del *deficit* e di tutti danni-interessi se non prova che l' alterazione non proviene dal fatto suo, e che vi è stata necessità di aprire le balle, le casse o i barili, ec.

D'altronde, se il capitano non è precisamente obbligato di rendere il peso enunciato nella polizza di carico, egli è almeno obbligato, sotto pena di esser tenuto dei danni e degl'interessi del caricante, di restituire le balle e le casse piene e ben condizionate.

§. 8. La legge richiede i *contrassegni ed i numeri* degli oggetti da trasportare, a fine di assicurarsi, allorchè si scaricano le casse, le balle o i barili nel luogo della loro destinazione, che essi sono gli stessi di quelli caricati, e che non ve ne sono costituiti altri.

§. 9. L' ordinanza della marina non prescriveva nelle polizze di carico la indicazione del domicilio del capitano; ma questa enunciazione è stata ammessa nel nuovo Codice di commercio sulla dimanda del tribunale di commercio di Baiona, il quale diceva. « La

(1) Il *manifesto* è un atto che il capitano di ogni bastimento dee rimettere nella cancelleria del luogo del caricamento Questo atto dee contenere un estratto fedele di tutte le polizze del suo caricamento. Esso è conceputo presso a poco in questi termini. Ha caricato il signor...per ordine e per conto del signor... di una tale città, ed a sua consegna tali e tali altre merci di cui si esprime la qualità la quantità, il peso ec. Questo stato, certificato dal capitano, è registrato dal cancelliere del console, al quale ne rimette due copie legalizzate al capitano.

(2) Vedi De Luca *de credito*, disc. 106, n 17.

(3) Vedi ciò che si è detto a questo riguardo allorchè si è trattato del contratto di noleggio.

polizza di carico dee indicare il domicilio del capitano, ciò è in uso a Baiona, e deve essero utilissimo nelle assicurazioni, inspirando molto più fiducia la riputazione di un capitano conosciuto (1) ».

Dal canto suo il tribunale di commercio di Bordeaux dimandò, che si sostituissero alle parole dell'ordinanza, luogo *del discaricamento*, queste altre parole, *il luogo della destinazione*; perchè il discaricamento è talune volte accidentale, e la destinazione è certa.

§. 10. Dobbiamo far qui osservare, che l' art. 271 non richiede, che il vero nome del proprietario della merce sia enunciato nelle polizze di carico; esso si contenta del nome del caricante. Sarebbe di troppo grave ostacolo al commercio il richiedere in tutt'i casi la dichiarazione del nome del proprietario; spesso si ha un grande interesse a mascherare la propria cosa, sopra tutto in tempo di guerra. Allora non vi sarebbe della politica di far conoscere il vero proprietario, in un tempo in cui importa sottrarlo alla conoscenza dell'inimico, il quale visita sempre le carte del bastimento. Il caricante, diceva il sig. Regnault de Saint Jean d'Angèly, debb'essere il padrone di dichiarare o di mascherare la sua proprietà nella polizza di carico, ai suoi rischi e perigli. Ciò non impedisce che in caso di guerra i tribunali non giudichino della proprietà secondo le leggi ed i regolamenti.

§. 11. Il prezzo del nolo dev' essere menzionato nelle polizze di carico.

Però questa menzione non è assolutamente utile, che in quanto non si avrebbe il contratto di noleggio, nel quale è necessariamente espresso.

Ma se il prezzo del nolo non fosse fissato nè dal contratto di noleggio, nè dalla polizza di carico?... In questo caso è necessario distinguere. Se le mercanzie sono state caricate nel bastimento in presenza e con la saputa del capitano, si suppone che, rispetto al nolo, le parti siano tacitamente convennte del prezzo, che, nel tempo e nel luogo del contratto, si pagava per mercanzie di simile qualità. Se vi fosse varietà nel prezzo, dovrebbe far la legge il prezzo medio e non già il minore (1).

§. 12. Nel caso contrario, cioè se le merci fossero state caricate senza saputa del capitano, il nolo ne dovrebbe essere pagato al più alto prezzo, conformemente all'art. 282 del Codice di commercio.

§. 13. Sotto l'imperio dell' ordinanza del 1681, siccome abbiam fatto osservare di sopra, Valin, ed Emèrigon non erano punto d'accordo su la quistione di sapere se il caricante potesse vendere gli effetti e le merci che aveva in mare o alle colonie, e fra le obbiezioni, che faceva valere quest'ultimo giureconsulto, vi era quella, che presso di noi non si considerava la polizza di carico come carta negoziabile.

Il nostro Codice di commercio uniformemente al Codice di commercio francese, ha reso oggigiorno la polizza di carico suscettiva di essere negoziata, sia all'ordine, sia al presentatore, sia a persona nominata. Questa disposizione, che non esisteva nell' ordinanza, fu reclamata dal tribunale e dal consiglio di commercio di Marsiglia, perchè diceano essi, se la polizza di carico dovesse assolutamente contenere il nome e l' indirizzo di colui al quale la spedizione è fatta, si potrebbe presumere che la legge proibisce le polizze di carico ad ordine o al presentatore, che sono di sommo agevolamento nel commercio, e senza alcun inconveniente (2).

La commissione adottò questa proposizione, sviluppando nel seguente modo i motivi del suo assenso.

» L'uso ha fatto ammettere delle polizze » di carico a ordine o al presentatore; esse » offrono grandi vantaggi, e pochi inconve» nienti; il commissionario è il padrone di » disporre della mercanzia che imbarca so» vra un bastimento. Intanto egli non ha cor» rispondenti nel luogo per dove ne fa la spe» dizione, o pure vuole riserbarsi la inizia» tiva della consegna sino a che non abbia

(1) Vedi osservazioni del tribunale di commercio di Baiona t, 2, 1 parte, p. 106.

(1) Vedi Pothier, contratto di noleggio, n. 8.

(2) Vedi osservazioni del tribunale e del consiglio di commercio di Marsiglia, t. 2, 2 parte, p. 54,

» indizi certi della solvibilità e della morali-
» tà di coloro ai quali deve indirizzare la sua
» spedizione. Egli fa delle polizze di carico
» a ordine o al presentatore; e senza perde-
» re il viaggio dell'epoca favorevole alla spe-
» dizione che ha fatta, si riserba il diritto di
» affidare i suoi interessi a colui che gli farà
» le migliori condizioni (1) ».

§. 14. Di modo che, se la polizza di carico è al presentatore, i diritti che ne risultano possono essere reclamati da colui che ha nelle sue mani l' esemplare consegnato al caricante, se è a ordine, quegli, a cui è trasmesso per mezzo della girata, acquista subito la proprietà delle merci che vi sono enunciate, senza che se ne possa impedire la consegna con delle opposizioni, a meno nei casi preveduti dall'art. 149 del Codice di commercio.

Questa traslazione di proprietà al presentatore, o a quello, in favore del quale è la girata, non lascia più al caricante la facoltà di ritirare le sue mercanzie dal bastimento; il capitano ha dritto di ricusargliele, poichè egli è risponsabile verso chiunque sarà il possessore legittimo di un esemplare della polizza di carico, a meno che il caricante non giustifichi al capitano aver ancora in suo potere tutti gli esemplari che gli sono stati da quello firmati.

§. 15. La negoziazione di una polizza di carico deve essere fatta come quella di tutti gli altri effetti di commercio. Fa d'uopo che, ai termini dell'art. 136 del Codice di commercio, la girata abbia la sua data, che enunci il nome di quello all'ordine del quale è fatta, e che esprima *la valuta somministrata.*

Ma è stato deciso dalla Corte di cassazione, che la menzione *della valuta somministrata* non era richiesta sotto pena di nullità in una girata di simile natura, fatta sotto l'imperio delle ordinanze del 1673 e 1681. In quell' epoca la giurisprudenza non era uniformemente fissata su la necessità di esprimere tale valuta nelle girate (4).

(1) Vedi analisi delle osservazioni dei tribunali, p. 76 art. 212.

(4) Vedi decreto della Corte di cassazione del 13 luglio 1819; Sirey, anno 1820, t. 20, 1 *quead.*

Art. 273. Qualunque polizza di carico è fatta in quattro originali almeno, uno per il caricante, uno per quello a cui le mercanzie sono dirette, una per il capitano, una per l'armatore del bastimento.

I quattro originali sono firmati dal caricante e dal capitano fra 24 ore dopo il carico.

Il caricante è obbligato di somministrare al capitano nello stesso spazio le spedizioni delle mercanzie caricate.

Sommario.

1. — Origine del trascritto articolo.
2. — Diversità fra le passate leggi e le attuali.
3. — Motivi del moltiplicare le polizze di carico.
4. — Ragioni, che in tempo di guerra moltiplicansi gli originali.

COMENTO

§. 1. Questo art. 272 prende origine dagli art. 1, 3 e 4 del tit. 2, lib. 3 dell'ordinanza della marina francese del 1681.

§. 2. Essa non esigeva che tre originali della polizza di carico, uno per il caricante uno per quello a cui sono dirette le mercanzie; e l'altro per il maestro o capitano. Non ne esigeva alcuno per il proprietario, o armatore del bastimento; perchè questi è tenuto per il fatto del capitano. Il Codice di commercio ne vuole uno per lui; ed in conseguenza prescrive quattro originali.

Ciò non ostante, se non gli fosse stato dato, egli non potrebbe perciò ricusare di eseguire la polizza di carico, perchè agisce e si obbliga pel ministero del capitano; ma avrebbe il suo ricorso per i danni-interessi contra di lui.

§. 3. Riguardo alle altre parti, i tre originali della polizza di carico sono assolutamente necessari. Se ne dee dar uno al caricante, perchè sia in istato di convincere il capitano della rimessa che gli ha fatta delle sue mercanzie; uno a quello cui quelle son dirette, affinchè possa reclamarle all' arrivo del bastimento, ed uno al capitano di cui fa il titolo per autorizzarlo a farsi pagare il prezzo del nolo.

§. 4. Secondo il Codice di commercio, fa d'uopo che vi sieno quattro originali della polizza di carico. La frase indicata dall'articolo, *in quattro originali almeno*, fa sorgere la conseguenza, che se ne possono fare anche più. In fatti, in tempo di guerra se ne fanno comunemente molti di più, affinchè il caricante possa inviarli con differenti bastimenti alla persona cui debbono essere consegnati gli effetti: in guisa che se uno, o due sono presi, possa ricevere la polizza di carico con un'altro, che arriverà a buon porto.

Art. 274. In caso di diversità fra le polizze di un medesimo carico, quella che sarà nelle mani del capitano farà fede, se è distesa di mano del caricante o del suo commessionato; e quella che è presentata dal caricante, o da quello a cui è fatto l'indirizzo, farà fede, se è distesa dal capitano.

Art. 275. Qualsisia commissionato o persona a cui è fatto l'indirizzo, che avrà ricevuto le mercanzie mentovate nelle polizze di carico, o nei contratti di noleggio, sarà in obbligo di darne ricevuta al capitano che gliela dimanderà, sotto pena di tutte le spese, e di tutt'i danni-interessi, compresi quelli di ritardo.

Sommario.

1. — Che si farà nel caso di diversità nelle polizze di carico.
2. — Come debbe intendersi la parola commissionato adoperata dalla legge.
3. — D'onde ha origine l'articolo trascritto che regola la decisione in caso di differenza
4. — Come si provvederà nel caso, che vi esiste disparità nelle polizze fermate dalla stessa mano?
5. — *Quid*, se la polizza di carico presentata dal capitano, fosse diversa da quella del caricante, mentre la prima è distesa dal secondo; e la seconda è distesa dal primo?
6. — Sentimento di Casaregis su tal diversità
7. — Doveri del capitano giunto nel luogo della destinazione delle merci.
8. — Obbligo dei commissionati verso il capitano.
9. — Sentimento di Valin, perchè deesi al capitano consegnar ricevo delle merci scaricate.
10. — Diversità, nel caso di rifiuto della consegna delle mercanzie da parte dei commessionati.
11. — In qual caso l'uso porta farsi la verifica delle mercanzie.
12. — Come si esegue la verifica delle mercanzie nel caso di eccezioni da parte del commissionato.
13. — Obbligo del capitano per la consegna degli effetti indicati nella polizza di carico, sua responsabilità in caso di mancanze, non essendovi stata forza maggiore.
14. L'armatore è tenuto della mancanza delle mercanzie, che consegnar dovea il capitano nel luogo della sua destinazione. Giudicato straniero conforme.
15. — Le merci debbono consegnarsi dal capitano alle persone indicate nella polizza di carico, senza indagare se siano i proprietarii veri.
16. — *Quid* se si presentano due diversi commissionati
17. — In caso di rifiuto delle mercanzie e dopo la verifica il capitano può chiedere la vendita di parte delle stesse per esser pagate del nolo.
18. — Come si esegue tal vendita.
19. — Se il prezzo delle merci vendute non sodisfaceo il nolo, lo stesso conserva l'azione contro il caricante.
20. — Prescrizione per tal dritto.
21. — Le obbligazioni di consegnare da parte del capitano cessa con la discesa in terra delle mercanzie.
22. — I commessionati appena ricevono le mercanzie restano risponsabili verso i proprietarii.
23. — Circostanze, che possono liberare il commessionato da tale responsabilità — Giudicato uniforme.

COMENTO

§. 1. Noi abbiamo veduto che la polizza di carico, fatta nella forma prescritta dagli articoli 271 e 272, fa fede fra tutte le parti interessate nel carico, come anche fra esse e gli assicuratori.

Ma se vi è diversità fra le polizze del me-

desimo carico, sia per rapporto alla qualità ed alla quantità delle merci, sia riguardo all'ammontare del nolo ed alle altre cose enunciate in questo atto, deciderà in simile caso la sola sottoscrizione del capitano, o pure si darà la preferenza alla sottoscrizione del caricante?

La polizza di carico che sarà nelle mani del capitano farà fede, se è distesa di mano del caricante o del suo commessionato; e quella che è presentata dal caricante, o da colui al quale è fatto l'indirizzo farà fede, se è distesa dal capitano — (*Vedi art. 281 del Codice di commercio Francese.*)

§. 2. Qui, sotto le parole, *il suo commessionato*, si deve anche intendere il suo commesso, perchè il più delle volte sono i commessi che distendono le polizze di carico per i negozianti presso ai quali lavorano.

§. 3. Questa regola per discernere quale delle due polizze di carico meriti la preferenza è presa dall'art. 6, titolo delle polizze di carico, della Ordinanza della marina, e dobbiamo dire col suo dotto comentatore, che un tale temperamento è di una savìezza alla quale si dee cedere.

§. 4. Ma se la diversità si trovasse nelle polizze di carico distese dalla medesima mano, basterebbe per far fede che la polizza di carico che è in potere del capitano fosse distesa dal caricante, o dal suo commessionato, o dal suo commesso (1).

§. 5. Infine, se si trovasse opposizione tra due polizze di carico, l' una presentata dal capitano, e distesa di mano del caricante, e l'altra presentata dal caricante e distesa di mano del capitano?... noi non possiamo dissimulare l'imbarazzo in cui metterebbe una simile circostanza, per poter rendere una giustizia esatta. Però i tribunali non potrebbero decidere che giusta i rischiaramenti, le circostanze, le presunzioni, la confessione giudiziale, il giuramento di quello delle parti che supporrebbero aver firmato per errore, e con tutti i mezzi possibili, che essi giudicherebbero atti a rischiararli — (*Vedi gli art. 1377. 1309, 1312. 1313. 1314. delle Leggi civili.*)

(1) Vedi Emèrigon, t. I. p. 316.

§. 6. Casaregis, citato da Emèrigon nel luogo menzionato di sopra, dice, che il capitano, il quale ha sottoscritto delle polizze di carico per consegnare delle mercanzie *in tal luogo ed a tale persona*, può firmarne delle altre per una destinazione e per una consegna diversa. Ciò è possibile, senza dubbio; ma, siccome osservava lo stesso Casaregis, fa d'uopo prima sopprimere le sottoscritte polizze di carico, e rimettere le cose nel primitivo stato — *Limita si res non esset amplius integra* (1).

§. 7. Se, come abbiamo veduto la vigilanza, che il capitano dee avere per la conservazione delle merci caricate nel suo bastimento, deve essere eguale a quelle che ha lo stesso proprietario, egli non deve essere meno esatto a fare la consegna di tali merci nel luogo della loro destinazione.

Il capitano, giunto al porto di destinazione delle merci, deve rimetterle a coloro, a cui è fatto l'indirizzo nella polizza di carico, nel termine accordato da questo atto, o dall'uso per il discarico, eccetto che cagioni indipendenti dalla sua volontà, o da qualche sua colpa glielo impediscano.

§. 8. I commessionati, sotto pena di tutte le spese, dei danni e degl'interessi, ed anche delle spese di ritardo, debbono dare al capitano la ricevuta delle merci: dice la Legge.

« Qualsiasi commissionato o persona cui « è fatto l' indirizzo, che avrà ricevuto le « merci menzionate nelle polizze di carico, o « nei contratti di noleggio, sarà in obbligo « di darne ricevuta al capitano che gliela di- « manderà, sotto pena di tutte le spese, e di « tutti i danni-interessi, compresi quelli di « ritardo ».

§. 9. È più che giusto dice Valin su l' articolo 5, titolo delle polizze di carico della Ordinanza della marina, di dare ad una persona obbligata per iscritto una ricevuta anche per iscritto della sua obbligazione, allorchè questa è stata adempiuta. Il capitano è adunque autorizzato a citare avanti al tribunale di commercio i commessionati, o le persone cui è fatto l'indirizzo, che ricuserebbero di

(1) Vedi Casaregis Disc. 10; numero 116, e seguenti.

dare questa ricevuta, per farli condannare, allorchè il rifiuto è mal fondato, non solo a dare una ricevuta, ma altresì ai danni derivati da questa irragionevole controversia, e da tutti i pregiudizi di cui si potrebbe essere cagione.

Non sarebbe lo stesso, se il rifiuto fosse fondato, come se, per esempio, i commessionati non volessero ricevere delle mercanzie danneggiate, sino a che almeno non siasi provato lo stato in cui si trovano. Fa mestieri attendere questa verificazione, o pure mettere i commessionati in mora di eseguirla, per poterli far condannare a dare la ricevuta.

§. 10. È di uso costante, che tale verificazione si faccia su la strada del porto, perchè ivi sono consegnate le mercanzie, sia che il bastimento tocchi il luogo del discarico sia che si debba calare le mercanzie per mezzo di barche o di alleggi.

§. 11. Le formalità da osservarsi in simile caso sono prescritte dall'art. 105 del Codice di commercio; esse consistono nel presentare una dimanda al presidente del tribunale di commercio, o in sua mancanza al giudice di circondario, il quale fa verificare e comprovare dai periti nominati di uficio lo stato degli oggetti ricusati o controversi, ed il quale può anche ordinare il deposito, o sequestro, a spese e a rischi di chi di diritto.

§. 12. Il capitano dee rimettere tutto quello di cui vi è incaricato nella polizza di carico, e che è nella medesima espressa. Se qualche cosa mancasse, egli ne sarebbe risponsabile, ove non giustificasse che essa manca per un accidente di forza maggiore: come se fosse stato obbligato di far getto per la comune salvezza, o di vendere in viaggio tali mercanzie per i bisogni della navigazione.

Allorquando non vi è forza maggiore il capitano è risponsabile a questo riguardo verso il caricante, *in id quanti ipsius interest*; e questo *id quanti interest* comprende *non solum quantum abest sed quantum lucrari potuit. L. 13 ff rat. rem hab.* Di modo che il capitano è tenuto in questo caso verso il caricante non solo del costo delle mercanzie non rappresentate, ma del profitto che questi avrebbe potuto farvi, avuto riguardo al prezzo al quale simili merci sarebbero vendute nel luogo del discarico.

§ 13. Ma, dal canto suo, è l'armatore tenuto delle azioni del capitano, che non ha trasportato alla loro destinazione le merci caricate a nolo nel bastimento di lui?

Senza dubbio, egli ne è tenuto, ed è ciò conseguenza dei principî stabiliti nella sez. I. del tit. 3. e consacrati da una decisione della Corte reale di Rennes, in data del 21 agosto 1817.

Nella specie di questa decisione il capitano del bastimento *la Sofia*, di Nantes, avea col suo contratto di noleggio, assunta la obbligazione di trasportare e di far pervenire al Porto San-Pietro, isola della Martinicca, ed alla consegna del sig. Dumont, due balle di tele di Bretagna, caricate sul suo bastimento dai signori Villegille, Corson e compagni per conto del signor Basli proprietario.

Risultava dai fatti della causa che il capitano del bastimento *la Sofia*, avendo mancato l'approdo della isola della Martinicca, sia per la forza delle correnti e per la cattiva qualità del bastimento, sia per la mancanza di viveri, e nell'interesse del suo armamento, si era deciso ad interrompere, ed a terminare il suo viaggio al *Port-au Prince*, isola di San Domingo ed a vendervi il suo carico per ritornare in Europa; ritorno nel quale il suo bastimento era stato preso dagl'Inglesi.

D'altronde, non solo non era giustificato che il capitano *della Sofia* fosse stato nella impossibilità, o di continuare il suo viaggio, o anche di passar sovra un altro bastimento, e far pervenire alla Martinicca le dette balle di tela, ma si era al contrario saputo, che egli avea messo a bordo del bastimento *l'Elisa* una porzione delle altre merci che avea a nolo, destinate per lo stesso luogo, e che erano giunte al termine del viaggio.

Con l'interrompere così il suo viaggio, e col vendere le balle di tela, il capitano avea preso sotto la sua risponsabilità la gestione della proprietà dei caricanti, tanto più che egli avea trascurato di fare dopo la vendita delle assicurazioni per garentire il ritorno del valore di queste mercanzie, o pure di prevenire i caricanti della interruzione, e di tutti gli accidenti del viaggio, per metterli in istato d'invigilare ai loro interessi. Sotto

l' uno e l' altro rapporto egli si era renduto riprensibile al tempo stesso e risponsabile.

Per questi motivi, e considerando che l'armatore è tenuto delle azioni del capitano verso i caricanti della merce.

La Corte condannava il signor Classant, armatore, a pagare al signor Basli la somma di 3,456 f. 23 c. con interessi, pel valore delle due balle di tele di Brettagna, di cui era proprietario (*Vedi Giornale della Corte reale di Rennes t. 4 p. 715*).

§. 14. Le merci debbono essere consegnate ai commessionati indicati nella polizza di carico, senza che si possa elevare contro ad essi la quistione di proprietà. Il capitano non può nè deve conoscere che i commessionati indicati; questi son per lui i proprietari della merce, o almeno i mandatari dei proprietari caricanti (1).

§ 15. Ma se si presentano due diversi commessionati, osserva Emèrigon, il quale cita Casaregis, quid?

Pare in questo caso che si debba osservare la data delle polizze di carico, e della loro spedizione. Quegli, che è latore della polizza di carico prima spedita, è nel quasi possesso della cosa, e deve essere preferito. *Quia occupantis melior solet esse conditio, quam caeterorum L. 52 ff. de peculio*; *l. 10 ff. de pignoribus*. Di più, si dee considerare nel tempo stesso, come han fatto due decisioni portale da Emèrigon, tomo I. p. 315, e 316, la prova che si può addurre della proprietà della merce.

» In caso di rifiuto o controversia per la » ricezione degli oggetti trasportati, il loro » stato è verificato e comprovato da periti » nominati dal presidente del tribunale di » commercio, o in sua mancanza dal giudi- » ce di circondario, ed in virtù di ordine in » piè di un memoriale ».

« Può esserne ordinato il deposito o se- » questro, e quindi il trasporto in un depo- » sito pubblico.

» Può esserne ordinato la vendita in favo- » re del vetturale, sino a concorrenza del » prezzo della vettura » — (*Vedi art. 105 del Codice di commercio*).

(1) Vedi Casaregis Disc. 25, n. 7.

§ 17. In fatti, allorchè quegli, al quale sono dirette le merci, sostiene esser queste danneggiate per colpa del capitano, ed una tal controversia su lo stato di esse non può decidersi prontamente, il capitano ha diritto a chiedere di essere provvisoriamente pagato del nolo, o dando malleveria, o anche senza darla, secondo che la controversia sembrerà bene o mal fondata; e perciò egli può pretendere, dopo fatta la verificazione dai periti, che sia venduta della mercanzia sino alla concorrenza dell'ammontare del nolo che gli è dovuto, e che il rimanente sia depositato in un magazzino a spese e rischi di chi di dritto.

Lo stesso è contro colui al quale sono state dirette le merci, e che ricusa di riceverle per qualunque altra cagione; come, per esempio, perchè dice non approvare l' invio che n'è stato a lui fatto, opponendo che le merci non sono nè della stessa natura nè della stessa qualità, etc. di quelle da lui richieste. Allora il capitano ottiene egualmente sentenza che egli permette di vendere delle merci per il pagamento del suo nolo, e che lo autorizza a depositare il rimanente in un magazzino. Questi principi sono d' altronde la conseguenza dell' art. 1971 delle Leggi civili.

§ 18. La vendita ordinata pel pagamento del prezzo del nolo deve esser fatta al pubblico incanto, al pari di tutte le altre vendite giudiziarie.

Il capitano ha tanto più interesse a non rilasciare le merci senza essersi antecedentemente fatto pagare del suo nolo e delle spese accessorie, in quanto egli non potrebbe essere ammesso a pretendere un privilegio ad esclusione degli altri creditori del proprietario di tali merci, dopo che esse sarebbero entrate nei magazzini di quest' ultimo, qualora però non avesse fatto delle proteste, e delle formali riserve a tale riguardo.

§ 19. Se per qualche accidente il prezzo della vendita delle merci non fosse sufficiente a pagare al capitano ciò che gli è dovuto per il loro trasporto, questi conserverebbe tuttavia la sua azione contro il caricante.

§ 20. Del resto, qualunque azione del ca-

ricante per la consegna delle mercanzie è prescritta un anno dopo l' arrivo del bastimento, salvo il caso in cui vi sarebbe cedola, obbligazione, conto saldato, o interpellazione giudiziaria, etc. siccome il vedremo in seguito al titolo 13.

D' altronde, se quegli, al quale le merci sono state dirette le ha ricevute senza dolersi del loro stato, non vi è più luogo ad affermare, che esse erano danneggiate etc.

§ 21. Nel tempo del discarico delle merci i capitani sogliono addimandare una ricevuta sovra a ciascuna delle polizze di carico; il che non può esser loro ricusato. Ma se nel caso di negligenza sul particolare per parte del capitano avvenisse che vi fosse errore nella consegna delle merci, e sbaglio del canto dei facchini, i quali avessero introdotto in un magazzino mercanzie che doveano andare in altro? Questo errore si verifica ordinariamente col riconoscere tutte le mercanzie del bastimento che sono state portate nei vari magazzini.

Ma *quid*, se non si può scoprire questo errore, e manca, a cagion d'esempio, una balle di mercanzie ?..È di uso che il capitano rimetta all' uffizio delle dogane uno stato generale del suo carico, unitamente ai nomi di coloro ai quali ciascuna merce deve essere consegnata, per fare la verificazione di queste merci, e farne pagare i diritti; altronde, la legge richiede che gl' incaricati delle dogane siano nel bastimento, per assistere al discarico e comprovarne la natura, la qualità, e quantità. Allora, il capitano, il quale avrà avvertito gl'interessati di trovarsi presenti allo sbarco delle loro merci, sarà sempre discaricato, allorchè apparirà dal *visto di sbarcare* dei commessi della dogana, e dai registri degli uffizi dei diritti del re, che gli ha fatto calare a terra tutte le mercanzie notate nelle sue polizze di carico. In questa ipotesi la responsabilità del capitano è tanto meno compromessa, in quanto le sue obbligazioni cessano con la consegna a terra di ciascuna mercanzia.

Però Valin, su l'art. 5, titolo della polizza di carico, della ordinanza della marina, riporta una sentenza dell'ammiragliato di Marsiglia, in data del 20 febbbraio 1750, la quale condanna un capitano a pagare al caricante una balle di cotone che si era trovata smarrita. Ma, siccome osserva lo stesso Valin, non vi era pruova che il capitano avesse messo a terra tutte le merci che erano state caricate sul bastimento all' indirizzo del caricante.

Una volta ricevute le mercanzie dal commessionati, questi ne sono risponsabili verso i proprietari. Con l'accettare la consegna eglino si sono constituiti mandatari dei proprietari della merce, e si sono sottomessi a tutte le obbligazioni che risultano dal mandato. Essi debbono mettere nella conservazione delle merci, che loro son consegnate, tutta la diligenza, e tutta la cura del proprietario.

§. 23. Però, possono esservi delle circostanze imperiose, per effetto delle quali un commessionato sarebbe liberato da questa risponsabilità, come nella specie che fu giudicata dalla Corte di Rennes, il 31 luglio 1816.

I signori d'Haveloose e Sarrebourse negozianti a Nantes, avevano, nell' anno 1830, mandato alla consegna del signor Allard, di San-Domingo, un carico di dugento casse di lavagne: questi, nel ricevere tali mercanzie, ne pagò il nolo.

Da una parte, i signori d'Haveloose e Sarrebourse reclamavano l'ammontare del valore delle loro dugento casse di lavagne.

Dall' altra il signor Allard dimandava di essere sciolto da qualunque risponsabilità a tal riguardo a motivo dei disastri di San-Domingo, e reclamava inoltre dai suoi committenti, signori d'Haveloose e Sarrebourse, il rimborso del nolo che avea anticipato.

» La Corte, considerando che il convenuto signor Allard, ha giustificato che suo fratello avea pagato il 14 fiorile anno 11 il nolo di un carico di dugento casse di lavagne, che gli era stato diretto dai signori d'Haveloose e Sarrebourse; che da quell'epoca in poi le disgrazie ed i disordini della colonia di San-Domingo si erano giorno per giorno sempre più aumentati, ed avevano infine obbligato Allard ad abbandonare le sue proprietà, e le merci che gli erano state consegnate; che in forza di tali circostanze non si poteva reu-

derlo risponsabile della perdita di queste merci; e che anzi era in diritto di reclamare il rimborso del nolo che avea pagato per conto del proprietario ».

»Giusta questi motivi la Corte dichiara non esser fondato l'appello prodotto dai signori d'Haveloose e Sarrebourse ec. (1) ».

Questa decisione è pronunziata secondo i veri principi. Qui vi era forza maggiore, e la forza maggiore libera da qualunque risponsabilità; inoltre, le mercanzie eransi perdute per conto dei proprietari, i quali dovevano al loro mandatario, conformemente alle disposizioni dell'art. 1999 del Codice civile francese, uguale all' art. 1871, delle nostre leggi civili, il rimborso delle anticipazioni e delle spese, che questi aveva fatte per la esecuzione del mandato.

(1) Vedi decisione del 31 luglio 1816, Giornale della Corte reale di Rennes t. 4, p. 567.

TITOLO VII.

DEL FITTO, O NOLO.

Sommario.

1. — Cosa intendesi per fitto, o nolo.
2. — Se nel contratto di noleggio manca il prezzo convenuto, come verrà supplito.
3. — In quanti modi può esser considerato il nolo.
4. — Istruzione per i negozianti che amano fare il commercio di nolo.
5. — Insinuazione per coloro che noleggiano l'intiero bastimento.
6. — Cosa intendesi il nolo di un certo *dritto*.
7. — Di qual nolo intende parlare il codice di commercio, e che noi trattiamo.

COMENTO

§ 1. Il prezzo della locazione di un bastimento su le sorti dell' oceano si chiama *fitto* ed appellasi *nolo* su quelle del mediterraneo. Esso è la somma convenuta per la locazione totale, o parziale del bastimento, e per il trasporto delle mercanzie. Non si manca mai di fissarla, sia nel contratto di noleggio, sia nella polizza di carico. È evidente che senza questo non vi sarebbe locazione, giacchè la fissazione del prezzo è dell'essenza di questo contratto.

§ 2. Se ciò non ostante accadesse, ciò che sarebbe molto straordinario che le parti non si fossero spiegate a questo riguardo, e che il capitano avesse fatto il trasporto delle mercanzie caricate nel suo bastimento l' e-

quità esigerebbe, che il nolo fosse regolato secondo il prezzo corrente degli altri bastimenti per lo stesso destino (1).

§. 3. Il nolo può essere considerato sotto vari rapporti.

Esso può essere riguardato come oggetto di commercio e d'industria.

Il commercio di nolo non ha quasi alcun limite negli stati del Nord, sopra tutto nella Olanda; è più ristretto in Inghilterra in Francia, ed in tutti i porti del mediterraneo. Da gran tempo la sua utilità e la sua importanza sono state apprezzate dai popoli navigatori. Il commercio di nolo è più o meno facile e vantaggioso; egli dà la più grande estensione al commercio di commissione.

§.4. I felici successi di questo ramo d' industria, che molti negozianti abilissimi risguardano come uno dei più solidi, dipendono ancor più dalle cognizioni del commerciante, che dagli eventi sempre incerti e variabili del commercio. Il negoziante deve avere delle conoscenze abbastanza estese della costruzione e della forma che conviene dare ai bastimenti, per rispetto all' uso al quale li destina, è una delle prime cose che debbono attirare l' attenzione di colui che vuol fare il commercio di nolo.

§. 5. Inoltre, sia che il bastimento si noleggi per intero, sia che il carico si faccia per conto del bastimento, bisogna saper dargli un carico bene assortito, e proprio pel paese pel quale è destinato. Assortire un caricamento è comporlo di tutti gli articoli di derrate e di merci che convengono di più alle contrade ove è mandato, e donde gli avvisi promettono lo spaccio più vantaggioso. Un caricamento bene assortito dà de'preziosissimi vantaggi: ogni articolo, non essendo molto abbondante, si vende più agevolmente, ed essendo la vendita anche più rapida, più presto è il ritorno del bastimento. Però avviene spesso che, secondo le circostanze, si spediscono de' bastimenti con un carico di una sola specie di derrata o di merce.

§.6. Di più, si può considerare il nolo sotto un' altro punto di vista. Il nolo si dice di un certo dritto che da' capitani de' bastimenti stranieri vien pagato agli uffizi delle dogane all' entrare ne' porti del regno ed all' uscirne, e che si paga egualmente dai bastimenti nazionali all' entrare nei paesi delle altre potenze, ed all' uscirne dai medesimi. Allora, il nolo è da una parte e dall'altra una imposizione fiscale, che si stabilisce, e si fissa dai trattati di commercio delle nazioni, indipendentemente dagli altri dritti che colpiscono le derrate e le merci del carico all'entrare ed all' uscire.

§.7. Infine, il nolo è il prezzo del trasporto per mare, delle mercanzie da un luogo ad un altro, ed è sotto questo rapporto che qui lo consideriamo. Questo prezzo è il primo beneficio che la navigazione dà ad una nazione marittima, e la principale sorgente delle sue ricchezze, e delle sue forze navali. È il beneficio che dà il fitto dei bastimenti, che ne estende la construzione, che moltiplica i marinari ed i bastimenti, come anche le imprese di commercio, e che forma un fondo solido alla potenza marittima.

Tale è la natura del nolo, cioè, che il bastimento, sia che navighi per conto della sua nazione o per conto dello straniero, sia che navighi per conto del proprietario o di un altro negoziante, guadagna sempre egualmente il prezzo del trasporto della merce di cui è caricato, perchè questo prezzo, attesa la necessità del trasporto è una nuova valuta aggiunta alla mercanzia; qual prezzo si paga ai navigatori senza ritardo ne diminuzione, qualunque possa essere altronde il valore intrinseco della merce, e l' evento della vendita, che qualche volta dà perdita nel luogo ove si fa trasportare.

Non si tralascia quasi mai di fissare, sia con il contratto di noleggio, sia con la polizza di carico, il prezzo dovuto pel fitto del bastimento o per il trasporto delle merci.

Vi sono vari modi di noleggiare o affittare un bastimento, siccome lo vedremo appresso.

(1). Consulat, cap. 274 e 288— Casaregis, disc. 22, n. 36 Valin sul tit. 3, lib. 3, dell'ord. del 1681.

Art. 276. Il prezzo del fitto di un bastimento, o di un altro legno di mare è chiamato *nolo*. Viene regolato dalle convenzioni delle parti viene provato dal contratto di noleggio, o dalla polizza di carico: ha luogo per la totalità, o per parte del bastimento, per un viaggio intero, o per un tempo limitato, a tonnellata, a quintale, o ad altri pesi, e misure conosciute, a massa, o in dettaglio, con l'indicazione del tonnellaggio del bastimento.

Sommario

COMENTO

§. 1. Questo articolo è conforme all'ordinanza del 1681 (1), con questa differenza solamente ch'esso esige che il capitano dichiari il tonnellaggio o *la portata* del bastimento. Per altro mantiene la libertà delle parti relativamente alle convenzioni che possono fare.

§. 2. Si è già veduto nel titolo V di questo libro *che il contratto di noleggio* era il contratto di fitto, in parte, o per intero, di un bastimento.

Il nolo è la somma convenuta pel fitto del bastimento: esso è provato dal contratto di noleggio, o dalla polizza di carico.

§. 3. Niun contratto di locazione senza salario, dice Pothier (2): donde segue che il contratto di noleggio, il quale è il contratto di fitto del bastimento, non può esser fatto senza un nolo che il noleggiatore si obbliga a pagare. Se un armatore s' incaricasse di

(1) Cod. tit. 1.

trasportare sul suo bastimento un caricamento di merci senza esigerne nolo, ciò non sarebbe più un contratto di locazione, ed al caso un contratto di noleggio; ma invece un semplice contratto di mandato.

§. 4. In fatti il fitto può farsi in diversi modi, o del bastimento intero o per tutto la sua portata; ed in questo caso colui solo che fa questo fitto ha il diritto di caricarvi mercanzie: o per parte, come una metà, un terzo, un quarto, ed allora siccome il capitano è tenuto di riserbare al noleggiatore la porzione affittata, così ancora questi non può, senza il consenso del capitano, occupare una porzione maggiore del suo bastimento.

Il noleggio può altresì farsi o a prezzo fisso per l'intero viaggio, qualunque possa esserne la durata, o a mese, ma, come si è già notato, quest'ultima maniera di prendere a nolo non è quasi più in uso.

L'uso più frequente del nolo è a tonnellata o a quintale o a dettaglio.

§. 5. Nel nolo a tonnellata o a quintale, il capitano si obbliga di dar luogo nel suo bastimento a colui col quale contrae, per un certo numero di tonnellate o quintali di mercanzie; e questi dal canto suo s' impegna di caricarvi la quantità convenuta, e nel tempo stabilito sotto pena di tutte le spese, danni ed interessi di riceverla.

§. 6. Ognuno sà che il quintale è il peso di cento libbre. Quanto alla tonnellata, essa è di due migliaja o venti quintali. Il suo ingombro era regolato dall'ordinanza del 1681 a quarantadue piedi cubi (1).

§. 7. Ma siccome tutte le mercanzie non sono di egual peso per lo stesso volume, e che ve ne sono di quelle che fanno un grande ingombro, quantunque meno pesanti delle altre, per regolare il nolo delle tonnellate, si fa minor attenzione al peso che all'effettivo ingombro delle mercanzie.

Quando queste sono in botti, la regola comune è che quattro barili, sei terzi, e otto quarti fanno la tonnellata.

§. 8. Il nolo a dettaglio si fa ancora a tonnellata o a quintale, ma allora il capitano non è obbligato a ricevere le mercanzie se non in quando trova almeno i tre quarti del suo carico. Sin a questo punto non è obbligato che condizionalmente, purchè non vi sia convenzione espressa in contrario; laddove se ha noleggiato una porzione del bastimento, o à semplicemente promesso di ricevere una determinata quantità di mercanzie, può essere costretto a ricevere nel suo bastimento la quantità convenuta subito che il mercante noleggiatore vuol caricare se non vi è tempo determinato e questo senza che possa dispensarsene se il suo bastimento è in istato di riceverla.

§. 9. Se il noleggio è a dettaglio allorchè il capitano è assicurato del suo carico ne dà avviso a tutt' i noleggiatori, ed allora da una parte e dall'altra vi è azione per l'esecuzione delle convenzioni.

§. 10. Spesso vi sono noleggiatori in ritardo perchè si ricusa di essere il primo a caricare, altesochè le mercanzie che fanno ciò che si chiama *il fondo* del carico, vale a dire che sono al disotto, sono più esposte a soffrire le avarie pel peso delle mercanzie superiori.

Si osserva ciò non ostante per regola comune, che le mercanzie le meno preziose, e quelle che, scorrendo potrebbero guastarsi, debbono essere prima delle altre caricate. I mercanti per lo più si accordano per fare unitamente, in guisa che queste controversie quasi sempre si terminano amichevolmente, ed il capitano se n' esce con qualche giorno di ritardo.

§. 11. Il Codice esige con ragione che la tonnellata del bastimento venga dichiarata; e nella pratica non si manca di esigere questa dichiarazione che effettivamente è importante, in qualunque modo sia fatto il noleggio, essendo il nolo più o meno considerabile nel noleggio totale, secondo la grandezza o la portata del bastimento, e d'altronde regolando il noleggiatore su questa dichiarazione il suo carico.

§. 12. Nel noleggio a tonnellata interessa inoltre il conoscere la portata del bastimento, sia affinchè i caricanti possono giudicare se v'è luogo nel bastimento per tutte le mercanzie che il capitano s'impegna a rice-

(1) Lib. 2, tit. 10, art. 10.

vervi, sia perchè la forza della portata serve a regolare il grado di confidenza che si può prendere nel bastimento.

§. 13. La legge nostra e quella francese riconoscono un' altra specie di noleggio, cioè il noleggio a *massa* di cui non parlava nominatamente l'ordinanza della marina, ma che era senza dubbio compreso in queste parole, *ed in qualunque altro modo possibile*. Nel noleggio *a massa* non si regola il nolo, nè in ragione del peso delle mercanzie, come per il noleggio a tonnellata o a quintale, nè dal luogo che occuperanno nel bastimento, come per il noleggio di tutto o parte del bastimento; si presenta all'ingrosso una quantità di merci, e si conviene del prezzo del loro trasporto.

Un esempio, che noi prenderemo dal sig. Locrè, farà meglio conoscere la natura del noleggio *a massa*—Un negoziante di Marsiglia vuol far trasportare alle Scale del Levante quaranta casse di mercanzie del peso di sei mila libbre potendo empiere il bastimento sino alla concorrenza dell'ottavo della sua portata. Egli va dal noleggiato, e conviene con esso, non di noleggiare l' ottavo del bastimento nè tre tonnellate, ma di dargli una somma fissa per il nolo. » Ecco il noleggio *a massa*, il quale è d'altronde utilissimo pel caricamento delle merci di un peso al di sotto di cento libbre.

§. 14. Si può dare, siccome ha fatto Valin, la stessa qualificazione al noleggio *a viaggio*. Un bastimento è affittato a viaggio, allorchè il nolo, di cui si conviene, è una somma certa per tutto il viaggio.

Infine il noleggio si fa anche *a dettaglio*. Un capitano che riceve da più persone varie sorte di merci per formare il suo carico, carica e noleggia il suo bastimento *a dettaglio*. In questa specie di noleggio il capitano non si obbliga a prendere le merci di ciascuno noleggiatore, che in quanto egli, con un certo numero sufficiente di contratti di noleggio, sarà giunto a formare l'intero suo carico, il quale è riguardato tale, allorchè il capitano ha caricato a un dipresso sino ai tre quarti del bastimento.

Di modo che, nel noleggio *a dettaglio* che si fa anche a tonnellate a quintate, il capitano non è obbligato a ricevere le merci. che quando il suo carico è completo; sino a quel momento egli non è obbligato che condizionalmente, se non vi sono convenzioni espresse in contrario; relativamente a ciò vi è differenza dalle altre specie di noleggiare nei quali il capitano, ove non vi sia tempo determinato, è costretto di ricevere le merci, quando piace ai noleggiatori di caricarle.

Nei noleggi *a dettaglio* il termine per caricare le mercanzie è assai più in favore del capitano che dei noleggiatori, non dipende dalla loro volontà di mandare le merci a bordo; un uso costante vuole, che eglino attendano dal capitano, il giorno, l' ora, l' ordine per imbarcare, e questo uso è saggissimo: il suo scopo è di evitare che i caricanti mandino tutti insieme e nel medesimo tempo i loro effetti; il che produrrebbe confusione, sarebbe di impedimento all'imbarco, e potrebbe essere nuocivo al bastimento ed alle merci.

Il capitano, dal canto suo, allorchè è sicuro del carico, dee darne avviso a tutti i noleggiatori, e da quel momento le parti hanno la loro reciproca azione per la esecuzione della convenzione.

Spesso vi è del ritardo per parte dei noleggiatori, perchè niuno vuole caricare il primo, visto che le merci che vanno al di sotto sono più soggette ad essere danneggiate dal peso delle merci superiori.

§. 16. « Vi ha però una regola comune sul « particolare, osserva Valin, ed è di carica- « re in preferenza le merci meno preziose, e « quelle che, col loro nolo, guasterebbero le « altre che sono al di sotto: d'altronde, i mer- « catanti si accordano fra loro per mettere « ciascuno una porzione di merci al di sotto, « di modo che queste specie di discussioni, « sebbene abbastanza frequenti, si termina- « no quasi sempre sommariamente (1) ».

§. 17. Egli si è con ragione che la legge nuova richiede la indicazione del tonnellaggio del bastimento, qualunque sia la specie del noleggio. La Ordinanza della marina, art. 1. tit. 3, lib. 3, lungi dal prescrivere questa enunciazione, decideva al contrario che il no-

(1) Vedi Valin, articolo I. titolo del nolo.

leggio poteva esser fatto *con o senza dichiarazione di portata.*

Ben si vede a quante funeste conseguenze poteva menare questa disposizione facoltativa della Ordinanza. Ecco perchè la Corte di cassazione di Parigi, la Corte reale di Rennes, il tribunale e il consiglio di commercio di Bordeaux si affrettarono a dimandare la soppressione delle parole senza *dichiarazione di portata.*

Essi si fondarono:

1.° Sul perchè era già deciso dagli art. 273 e 281 del Cod. Francese che la portata del bastimento sarebbe espressa nella polizza di carico e nel contratto di noleggio.

2.° Sul perchè la indicazione del noleggio si trova consacrata dall'uso.

3.° Sul perchè questo uso ha per principio il grande interesse del commercio. (1)

In fatti, siccome osserva Valin, *loco citato*, non si tralascia mai di far dichiarare al capitano la portata del suo bastimento, qualunque sia la specie del noleggio, perchè l' oggetto è di conseguenza, il nolo essendo più o meno considerabile, a secondo della grandezza o portata del bastimento; perchè il noleggiatore può meglio giudicare se vi è luogo sufficente per tutte le mercanzie che si propone di collocarvi, a fine di non esporle a rischio per soverchio carico; finalmente perchè la portata del bastimento serve a regolare il grado di fiducia che vi si può accordare.

§. 18. In ultimo, se il bastimento è spedito per l'estero, noi siam di avviso essere indispensabile, in questo caso, che il contratto di noleggio esprima in quale moneta il capitano sarà pagato del suo nolo, se il prezzo è stato regolato in moneta del regno; Il contratto dovrà far menzione del cambio convenuto, se è stato regolato in moneta del luogo della destinazione, dove han corso varie specie di monete, sarà d'uopo specificare in quale di quelle monete sarà pagato il capitano.

(1) Vedi osservazioni della Corte di cassazione. t. 1. p. 16 e 17. della Corte reale di Rennes. ibid., p. 338; Osservazioni del tribunale e consiglio di commercio di Bordeaux, t. 2, 1, part., p. 179.

Art. 277. **Se il bastimento è noleggiato in totalità ed il noleggiatore non gli dà tutto il suo carico, il capitano non può prendere altre mercanzie senza il consenso del noleggiatore.**

Il noleggiatore profitta del nolo delle mercanzie che compiono il carico del bastimento da lui interamente noleggiato.

Sommario.

1.— Motivi perchè il capitano nel caso del trascritto articolo non può disporre del luogo del legno senza il consenso del noleggiatore.
2.— Conseguenze per il capitano in caso di trasgressione.
3.— Che intendesi per noleggio chiamato *per aversionem*.
4.— Caso in cui le merci caricate dal capitano possono discaricarsi.
5.— Quistione esaminata da Locrè.
6.— Altra nostra osservazione a quella del sig. Locrè.
7.— Il capitano sarà tenuto al rimborso della differenza nel caso caricasse merci a prezzo meno dell'incarico avuto.
8.— Diversità allorchè il noleggiatore autorizzando il capitano a prender merci non abbia stabilito condizioni di nolo.
9.— Necessità del consenso al capitano tanto per noleggiare le merci altrui che le proprie.
10.— Opinione di Valin favorevole al capitano quando costui venisse autorizzato caricar merci per proprio conto senza menzionarsi obbligo di pagamento.
11.— Opinione nostra contraria a quella di Valin.
12.— Altra opinione di Valin per le merci caricate dal capitano nel suo camerino.
13.— Nostra opinione.
14.— Il capitano dee dar conto al noleggiatore dell' intero legno, de' bauli de' passaggieri, nel caso non vi sia convenzione in contraria.
15.— Il capitano lungo il viaggio non ha bisogno di autorizzazione per prendere passaggieri a bordo, non così se il noleggiatore trovasi sul legno.
16.— Diversità di principî qualora il bastimento è stato noleggiato a quintale o a tonnellate.
17.— I dritti di navigazione allorchè il legno è noleggiato sono a carico del padrone per gita e ritorno.

COMENTO

§. 1. La regola stabilita da quest' articolo, come lo era ancora dall' ordinanza del 1681 (1) è d'un'evidente giustizia. Dacchè il bastimento è noleggiato intieramente, tutto il luogo appartiene al noleggiatore, ed il capitano non ne può disporre senza il suo consenso.

D'altronde poco interessa al maestro che il noleggiatore abbia dato o no al bastimento tutto il suo carico, purchè vi metta mercanzie in quantità sufficiente per rispondere al nolo.

Il capitano dunque non può, sotto il pretesto che vi rimane luogo nel bastimento, caricarvi cos' alcuna senza il consenso del noleggiatore, e se lo fa senza sua saputa, sarà tenuto di pagargli il nolo che avrà esatto.

Tal'è il vero senso dell'articolo; impercioc-

(1) Lib. 3 tit. 3 art. 2.

chè se il noleggiatore acconsente al carico fatto dal capitano, questi profitta del nolo,se colui che ha noleggiato il bastimento non se lo riserva, purchè però il capitano abbia caricato per suo conto: imperciocchè s' è per conto altrui,il nolo è dovuto *de jure* a quello che ha noleggiato la totalità del bastimento,a meno che non vi sia convenzione espressa: così deesi intendere il nostro articolo, che a questo riguardo è conforme alla dottrina di Valin (1).

§. 2. In questo caso nondimeno, vale a dire,se il bastimento non ha il suo carico compiuto,ciò che il capitano avrà semplicemente caricato nel camerino,non dovrà alcun nolo, v' abbia o no il noleggiatore acconsentito, purchè non vi sia espressa proibizione. Ma se il carico è intiero, il capitano non può, sotto alcun pretesto caricar altre mercanzie senza l' espresso permesso del noleggiato sotto pena di tutt'i danni ed interessi, ed in caso di getto, di soppertare la perdita sopraggiunta sino alla concorrenza di ciò che avrà caricato.

§. 3. Allorchè il bastimento è noleggiato per intero un tal noleggio chiamasi *per aversionem*; vale a dire, che durante il viaggio convenuto l'uso dell'intero bastimento è lasciato al noleggiatore,il quale può farlo *spazzare* al ritorno, e percepire solo tutt'i noli,i dritti di passaggio, di cappello, e gli altri benefizi (2).

§. 4. Si è già dimostrato tanto dal fin qui detto,che dalla lettura del trascritto articolo 277 che se il noleggiatore non avesse dato al capitano alcuna permissione di prender merci da altre persone per compiere il carico del bastimento, e questi invece ne prenda, egli potrebbe prima della partenza venir obbligato dal noleggiatore a disbarcare le merci caricate senza sua saputa,e potrebbe ancora esser tenuto ai danni interessi, ove tali merci nuocessero allo spaccio di quello del noleggiatore medesimo (3).

Perciò che il capitano carichi delle merci senza autorizzazione o con autorizzazione, egli deve sempre al noleggiatore l'ammontare del loro nolo in proporzione del prezzo totale del noleggio del bastimento.

§. 5. Il signor Locrè esamina la seguente quistione: se il capitano, il quale è stato autorizzato a compiere il carico del bastimento, avesse patteggiato pel carico complementario, un nolo più forte di quello convenuto pel caricamento principale, a chi mai apparterrebbe questo eccedente, al capitano, o pure al noleggiatore?

Si dee in prima supporre, che niuna particolare convenzione sia seguita sul proposito tra il noleggiatore, e il capitano, giacchè allora questa convenzione farebbe la legge alle parti.

Ma *quid*, se non vi ha convenzione? Il signor Locrè decide la quistione a favore del noleggiatore, per la ragione che, supponendosi far ciascuno il proprio interesse, si deve presumere, che il noleggiatore non ha dato al capitano, che un semplice mandato, ed ha per conseguenza, inteso riserbare a sè tutto il profitto del nuovo noleggio.

§. 6. Noi osserviamo esistere un motivo non meno potente nella positiva dichiarazione della legge. L' art. 277 aggiunge, *in fine*: « Il noleggiatore profitta del nolo delle » merci che compiano il carico del bastimen- » to, che ha interamente noleggiato ». Qui la distinzione è generale, e non dà luogo ad alcuna disposizione. Se il nolo è ad un maggior prezzo, *il noleggiatore profitta del nolo*, per quanto considerabile esso sia: è ciò una conseguenza della possessione esclusiva del bastimento, che egli ha acquistata col suo contratto di noleggio.

§.7.Se il capitano autorizzato a compiere il carico, invece di prendere merci ad un prezzo più alto ne caricasse ad un prezzo più basso di quello prescrittogli dal noleggiatore, la differenza sarebbe a suo carico,dovendo egli soffrire una tal perdita. Il capitano, con accettare il mandato del noleggiatore, si è soggettato ad adempiere esattamente le condizioni, e 'l suo mandante non è tenuto a ciò, che ha potuto esser fatto in suo pregiudizio; giusta gli art. 1863, 1864 e 1870 delle leggi civili, così espressi.

(1) Sull'articolo citato dell'ordinanza del 1681.
(2) Vedi Emèrigon t. 1, p. 310.
(3) Vedi Pothier contratto di noleggio n. 21.

» Art. 1863. Il mandatario è tenuto ad eseguire il mandato sino a che ne resta in» caricato, ed è tenuto per i danni interessi » risultanti dal suo inadempimento.

» È parimente tenuto a terminar l'affare, » che trovavasi già incominciato allorchè » morì il mandante, se dal ritardo possa de» rivarne pericolo.

» Art. 1864. Il mandatario è tenuto non » solamente per lo dolo, ma anche per le col» pe commesse nella esecuzione del mandato.

» Tal garentia però riguardo alle colpe è » applicato meno rigorosamente a colui il » cui mandato è gratuito, che a colui il qua» le riceve una mercede.

» Art. 1870. Il mandante è tenuto ad ese» guire le obbligazioni contratte dal manda» tario, a norma delle facoltà che gli ha date.

» Non è tenuto perciò che il mandatario » avesse fatto oltre tali facoltà se non in quan» to egli l'abbia espressamente o tacitamen» te ratificata ».

§. 8. Ma tutt'altro sarebbe, se il noleggiatore nell'autorizzare il capitano a prender merci per compiere il carico, non gli avesse fissato le condizioni del nolo. In questo caso il noleggiatore sarebbe risguardato essersene riportato alla buona fede del capitano, e questi, aver operato per lo meglio degl'interessi del suo mandante il quale, allora, sarebbe tenuto di adempiere le obbligazioni contratte dal suo mandatario, ove però non fosse provato il dolo o la fraude di quest'ultimo.

§. 9. Non solo è necessario al capitano il permesso del noleggiatore, cui il bastimento è stato noleggiato in totalità, per compierne il carico con merci di proprietà di altri, ma egli è altresì necessario per caricarvene di suo proprio conto.

§. 10. Ma se il noleggiatore, autorizzando il capitano a caricar merci per proprio conto, non facesse menzione dell'obbligo di pagarne il nolo, il capitano vi sarebbe egli tenuto? Valin risponde che, « se il noleggiato» re vi consente, ed il padrone carica per » proprio conto, non sarà tenuto alcun nolo, » laddove il noleggiatore non ne abbia fatto » la riserva (1) ».

(1) Vedi Valin su l'art. 2, titolo del nolo.

§. 11. Noi non dividiamo questa opinione: tutte le merci caricate sul bastimento debbono pagare un nolo; le merci degli stranieri, caricate sul bastimento col consenso del noleggiatore, non ne sono di vantaggio esenti, benchè questo non abbia fatto particolar menzione del nolo. Lo stesso è relativamente al capitano; le medesime ragioni militano per obbligare il capitano a pagare il nolo delle sue merci. Il capitano, a meno che non provi una eccezione in suo favore, è riguardato essersi sottoposto alla regola generale. Per la qual cosa Pothier, *loco citato*, sotto l'imperio dell'ordinanza, che era molto meno positiva del Codice, diceva anche. « Io » non credo che questa decisione di Valin » debba essere seguita, e sono stato assicu» rato che l'uso era diverso ».

§. 12. Valin va anche più oltre: egli è di opinione che non sia dovuto alcun nolo per quello che il padrone avrà caricato nel suo camerino semplicemente, abbia o no avuto il consenso del noleggiatore.

§. 13. Noi ignoriamo su quali ragioni Valin fondava la sua opinione, poichè egli le ha taciute; pare che Emèrigon era ben lungi dall'ammetterlo, perocchè egli ricorda in primo luogo, t. 1. p. 310, una sentenza dell'ammiragliato di Marsiglia, in data del 14 luglio 1750, che aggiudicò al noleggiatore il nolo di 200 lire per delle piastre che il capitano avea posto nella sua cassa; e secondariamente una decisione del Parlamento di Aix del 17 luglio 1752, che condannò il capitano a pagare ai noleggiatori il nolo di 18 balle di lana e di un zurrone di zucchero, che avea posti nella sua camera.

Il nostro Codice di commercio sanziona oggidì il giudicato di queste due decisioni, poichè dà al noleggiatore il possesso esclusivo dell'intero bastimento, e per conseguenza il nolo di tutte le merci che trovansi caricate su lo stesso, senza distinguere donde provengono, nè ove sieno collocate.

§. 14. Il noleggiatore, al quale il bastimento è stato noleggiato per intero, dovendo averne tutto il godimento e tutto il profitto, ne vien di conseguenza, che il capitano deve tenergli conto anche dei bauli dei passaggieri che vi riceve, eccetto che non vi sieno par-

ticolari stipulazioni a questo riguardo nella convenzione fatta per il loro passaggio, come se vi fosse stipulato una somma fissa pel trasporto tanto delle loro persone quanto dei loro bauli ed effetti.

§. 15. Il capitano, d'altronde nel corso del viaggio, non ha di bisogno del consenso del noleggiatore per prendere dei passaggieri a bordo; questo consenso è sufficientemente supposto, perchè è del suo interesse di ricevere individui che gli apportino del profitto, ed i quali, in caso di bisogno, contribuirebbero alla difesa ed alla conservazione del bastimento.

Ben diverso sarebbe, se il noleggiatore fosse sul luogo; perchè allora il capitano nulla può fare senza il consenso dei proprietari prendendosi argomento dall'art. 239 già trattato.

§. 16. Dobbiamo fare osservare, che i principi da noi ora stabiliti non sono punto applicabili, allorchè il bastimento è stato noleggiato, non per intero, ma a quintale o a tonnellate; in questi ultimi casi il capitano altro dovere non ha, se non di ricevere nel suo bastimento la quantità di merci che si è obbligato di ricevervi, allorchè ha noleggiato a quintale, o di dare al noleggiatore il luogo che si è obbligato di dargli per le merci di lui. Per altro, egli può disporre del rimanente del suo bastimento, e noleggiarlo ad altre persone, come più gli piacerà.

§. 17. Infine, dobbiamo ancora far osservare, che dall'obbligazione di procurare al noleggiatore il libero godimento del bastimento risulta per il noleggiato quella di pagare, se non vi ha convenzione contraria, tutt'i diritti che produce la navigazione, sia alla partenza, sia nel tragitto, e ciò, senza poter da altri ripetere cosa alcuna. Tutti questi dritti sono a carico del bastimento.

I principali sono:

1. Le spese di *quarantena* nei luoghi ove precauzioni di polizia impongono l' obbligazione di non sbarcare prima di un termine stabilito, a fine di assicurarsi che il bastimento non comunicherà malattie contagiose.

2. Le spese di *pilotaggio*, il cui oggetto è di far condurre il bastimento in un porto o in fiume dai piloti, che sono detti *locatieri*.

3. Le spese di *rimorchio*, il quale consiste nel far avanzare il bastimento per mezzo di una fune ligata ad un'ancòra gittata a fondo avanti al bastimento stesso o ad una lancia, la quale, per forza di remi, lo tira a sè per entrarlo in un porto, o per fargli rimontare un fiume. In alto mare questa operazione chiamasi *rimorchiare* un vascello.

4. I diritti di *segnali*, che l'autorità percepisce pel mantenimento di quelli che pone sovra degli scogli, o sovra banchi di sabbia, per servire d'indicazione ai bastimenti:

5. I diritti di *fuoco*, cioè di mantenimento delle lanterne destinate ad avvertire i bastimenti.

6. I diritti di ancoraggio, o sia retribuzione che percepisce il Sovrano per la permissione accordata ai bastimenti di gettar l'ancòra su le coste del suo regno.

7. I diritti di *congedo*, di *visita*, e di *rapporto* ec. ec.

Però, sarebbe diversamente, se il noleggiatore desse semplicemente in fitto lo scafo del suo bastimento, senza obbligarsi a darne l'equipaggio. Siccome allora egli non sarebbe più incaricato della direzione del bastimento e della sua navigazione, non potrebbe essere tenuto ai dritti ai quali dà luogo tale navigazione.

D'altronde, noi non abbiamo bisogno di dire, che il noleggiatore non è tenuto per alcuno dei dritti, che sarebbero imposti su le merci formanti il carico del bastimento, qualora essi non concernano il bastimento, o la navigazione.

Art. 278. Il noleggiatore che non ha caricato la quantità contenuta nel contratto di noleggio, è tenuto di pagare il nolo in intero, e per lo carico completo a cui si è obbligato. Se esso ne carica di più paga il nolo dell'eccedente sul prezzo stabilito nel contratto del noleggio.

Se però senza aver niente caricato, egli rompe il viaggio prima della partenza, pagherà per indennità al capitano la metà del prezzo convenuto nel contratto di noleggio per la totalità del carico che doveva fare.

Se il bastimento, ricevuta una porzione del suo carico, parte senza averne ricevuta la totalità, sarà dovuto al capitano il nolo intero.

Sommario.

1.—Donde è tratto il trascritto articolo.
2.—Necessità di mettere in mora il noleggiatore a sentenza che permette mettersi alla vela.
3.—Estremi necessari per aversi dal noleggiatore l'intiero nolo.
4.—Inammessibilità di pruova testimoniale per provarsi da un mercante la convenzione avuta col capitano di non pagare nolo per mercanzia eccedenti.
5.—Differenza della seconda parte del trascritto articolo con l'ordinanza del 1681.
6.—Circostanze diverse nelle quali il noleggiatore dovrà pagare la metà del nolo o nolo intero.
7.—Il noleggiatore nel caso del pagamento della metà del nolo non è tenuto pagare le spese del ritardo occasionato al capitano per trovare altro carico.
8.—Conclusione, e riassunto dell'articolo.

COMENTO

§. 1. Quest'articolo è tratto dal 3 del titolo III, lib. III. dell'ordinanza del 1681.

Le due prime disposizioni sono conformi a quelle dell'articolo citato.

§. 2. Valin osserva che, per autorizzare il capitano a domandare l'intiero nolo, fa d'uopo che abbia costituito il noleggiatore in mora per completare il carico da lui promesso, e che abbia ottenuta sentenza che gli permetta di mettere alla vela.

§. 3. Aggiunge che fa d'uopo ancora che il capitano sia partito senza aver ricevuto da altri mercanti mercanzie in quantità sufficiente per compiere il carico del suo bastimento, perchè altrimenti non vi sarebbe nè titolo, nè interesse per domandare la totalità del nolo.

La legge gli aggindica il nolo intero per forma d'indennità, perchè suppone un vuoto nel suo bastimento. Se non ve n'è, non prova alcun pregiudizio.

Ei non può dunque richiamare che le sue spese di ritardo. Questo ancora è ciò che risulta dall'ultimo paragrafo di quest'articolo.

§. 4. Quanto al caso in cui il mercante carica una quantità di mercanzie maggiore di

quella portata dalla polizza di carico, nulla è più giusto d'assoggettarlo a pagare il nolo dell'eccedente sul prezzo regolato dal contratto di noleggio; a meno che non vi sia convenzione scritta in contrario. Il mercante non sarebbe ammissibile a provare per via di testimoni ch'egli ha convenuto col capitano un prezzo minore per le mercanzie eccedenti.

§. 5. Il secondo paragrafo del nostro articolo ha qualche analogia col sesto articolo del tit. III, libro III dell'ordinanza del 1681; ma è in un caso ben differente.

Qui si tratta del bastimento noleggiato sia in totalità, sia per parte, invece che l'articolo dell'ordinanza del 1681 è nel caso del nolo a dettaglio che viene preveduto più sotto dal Codice di commercio nell'articolo 281 di questo libro. In questo detto Codice non s'occupa che del noleggiatore puro e semplice.

§ 6. Permette a questo noleggiatore di rompere il viaggio solamente, quando non s'è ancora caricata cos'alcuna colla condizione di pagare la metà del nolo di tutto ciò che doveva mettere nel bastimento; di modo che se ha incominciato il suo carico non può più godere di questa facoltà. Se ritira le sue mercanzie, dee pagare il nolo intiero per tutto ciò che dovea caricare. Se non le ritira, ma non termina il suo carico, in guisa che il bastimento parta senza averne ricevuta la totalità, pagherà ancora il nolo intiero per la quantità portata nel contratto di noleggio, senza poter offerire la metà del nolo per le mercanzie non caricate.

§ 7. Il noleggiatore che fa uso della facoltà che gli viene accordata dal § II di questo articolo, è obbligato a pagare le spese del ritardo che il capitano incontra per trovare un altro carico?

Si dee rispondere di no: la legge, per indennizzarlo di questo ritardo gli accorda la metà del nolo.

§ 8. Dopo quello che si è detto fin qui sul trascritto art. 278. è da conchiudersi, che lo stesso regola i diversi doveri del noleggiatore, che possono riassumersi così.

1. Che se non carica la quantità convenuta nel contratto di noleggio, il detto noleggiatore deve l'intiero nolo.

2. Se ne carica maggiore quantità, pagherà l'eccedenza.

3. Se fa partire il bastimento senza il pieno carico, deve la totalità del nolo.

4. Se vuole stornare il contratto paga per indennità la metà del nolo.

Art. 279. Il Capitano, che ha dichiarato il bastimento di una portata più grande, che non è, è obbligato ai danni, ed agli interessi verso il noleggiatore.

Sommario.

1. — D' onde un tale articolo.
2. — Motivi, perchè tale articolo è così stabilito.
3. — La legge regola le conseguenze della inesatta o falsa dichiarazione del capitano.
4. — La dichiarazione del capitano comunque fatta in buona o mala fede, se di danno al noleggiatore l'obbliga a ristorto.
5. — Caso in cui il noleggiatore non ha dritto a pretendere indennizzo.
6. — Opinione di Valin su i danni interessi dovuti.
7. — Varietà di legislazione su tal rapporto.
8. — Nel silenzio della legge come saran calcolati i danni-interessi.
9. — Norma da tenersi dai periti nella valutazione.
10. — La falsa dichiarazione del capitano sul tonnellaggio, o la falsa promessa di trasporto delle mercanzie, lo rende risponsabile.

COMENTO.

§. 1. Il trascritto articolo 279 è uniforme all'art. 289 del codice di commercio Francese, e questo è una copia letterale dell'art. 4. del titolo 3. del libro 3. della ordinanza della marina del 1681. Esso mantiene una regola saggia, e salutare.

§. 2. Se il capitano non fosse obbligato di garentire la portata, e la capacità che attribuisce al suo bastimento potrebbe impunemente sorprendere i noleggiatori, e costituirli in perdita, perchè avendo calcolato il loro carico sopra una tonnellata che si troverebbe falsa, sarebbero imbarazzati dalle mercanzie che non potrebbero essere collocate sul bastimento, o si troverebbero nell'impossibilità di completare il loro carico. In breve, il capitano è obbligato di dichiarare la vera portata del suo bastimento. Quando la dichiarazione fosse erranea; siccome questo errore produce un danno al noleggiatore, egli è tenuto a ripararlo.

§. 3. Noi abbiamo testè veduto di quanto interesse è pel noleggiatore il conoscere il tonnellaggio del bastimento, ed abbiam veduto la obbligazione che la legge impone al capitano circa la dichiarazione. Ma questa disposizione sarebbe stata inutile, laddove il legislatore non avesse preso misure tali da assicuraro la esattezza di una sì importante dichiarazione. Ei doveva, senza dubbio, prevedere e regolare le conseguenze delle inesatte o false dichiarazioni dei capitani; ed in questo caso egli ha soggettato questi ai danni-interessi verso il noleggiatore.

« Il capitano che ha dichiarato il bastimento di una portata più grande che non è, dice l'articolo 279 del Codice di commercio, « è obbligato ai danni ed agl'interessi verso « il noleggiatore. »

§. 4. D'altronde poco importa che la dichiarazione sia fatta in buona o in mala fede; la legge non fa alcuna distinzione fra il capita-

no che si è ingannato, e quello che ha voluto ingannare, giacchè nel caso più favorevole, vi è sempre, per parte del capitano, una negligenza, la quale non dee ricadere che sopra lui, e della quale non dee punto soffrire il noleggiatore.

§. 5. Nulladimeno la sola falsa o inesatta dichiarazione del capitano non darebbe al noleggiatore dritto a chiedere i danni-interessi, qualora, senza sopraccaricare il bastimento vi si trovasse luogo sufficiente a ricevere tutte le merci destinate al suo carico: il noleggiatore, non soffrendo allora alcuna perdita, non potrebbe pretendere alcuna indennità.

§. 6. Del resto i danni e gl'interessi sono dovuti ogni qualvolta vi è difetto di luogo o carico maggiore, e ciò, qualunque siasi la natura del noleggio, tanto se il bastimento è stato noleggiato per intero o in parte, quanto se è stato noleggiato a quintale, o a tonnellata, a massa, ovvero a dettaglio (*art: 5, cap. 9. della Guida del mare*); giacchè il mancamento è lo stesso, osserva Valin, « dichiarando il bastimento di una portata maggiore della portata effettiva, ed obbligandosi, con una falsa operazione, a ricevere delle merci al di là di questa stessa portata » (1)

§. 7. Qui le nostre leggi di eccezione han determinato, siccome nell'art. 288 del codice Francese l'ammontare dei danni-interessi dovuti al noleggiatore: i compilatori dello stesso Codice Francese hanno forse troppo letteralmente eseguito le espressioni della ordinanza, la quale, diciamolo pure, avea del pari mancato di previdenza sul particolare.

L'art. 20 delle leggi Rodie aveva fissato la metà del nolo per i danni-interessi che il capitano doveva al noleggiatore.

Il consolato del mare, cap. 181 e 182 in rapporto ai danni-interessi, condannava, il capitano a perdere il nolo di altrettante tonnellate di merci per quante avea mancato di caricarne.

Cleirac, su l'ottavo de' Giudizi di Oleron, n.° 23. aveva adottato questa decisione: « Per la indennizzazione del mercante, diceva egli, il capitano dovrà portare gratuitamente tante merci per quanto è il numero delle non caricate, o pure dovrà defalcare dal nolo delle mercanzie che trasporterà, tanto per quanto gliene sarebbe dovuto per quelle lasciate indietro ».

Valin in fine, *loco citato,* dice che questi danni-interessi debbono essere determinati da periti, i quali han da prender norma dalle circostanze.

§. 8. Era senza dubbio permesso, sotto una legislazione incerta, lo avere de' principj diversi su la valutazione de' danni-interessi di cui è stata sinora questione: ma oggigiorno questi principj ne sembrano stabiliti dal Codice civile, il quale ha dato regole salutari per valutare in generale i danni-interessi dovuti in tutti casi enunciati. Non vi è più luogo a controversia, nè ad alcuna discussione dei giureconsulti; il Codice di commercio serbando il silenzio sul proposito, si deve far ritorno al dritto comune; ed i periti nominati da' giudici per valutare i danni-interessi dovuti al noleggiatore debbono seguire le massime degli articoli 1103, 1104, 1105, del Codice civile, così espressi.

Art. 1103 « I danni ed interessi sono in generale dovuti al creditore per la perdita sofferta, e per il guadagno di cui fu privato, salvo le modificazioni ed eccezioni qui appresso spiegate.

Art. 1104 « Il debitore non è tenuto se non ai danni, ed interessi che sono stati preveduti, o che si potean prevedere nel tempo del contratto, quando l'inadempimento della obbligazione non derivi da suo dolo.

Art. 1105 « Quando anche l' inadempimento della convenzione provenga dal dolo del debitore, i danni ed interessi relativi alla perdita sofferta, ed all'utile perduto dal creditore non debbono estendersi se non a ciò che è una conseguenza immediata, e diretta dell'inadempimento della convenzione ».

Tale è anche il sentimento del sig. Locré nell'art. 289 de Codice Francese.

§. 9. Conseguenza dei trascritti articoli ne sorge, che i danni ed interessi dovran regolarsi dai periti a seconda delle circostanze.

(1) Vedi Valin su l'art. 4 sopra citato.

Questi dietro i principî ordinarî, comprendono tutta la perdita che soffre il mercante, ed il guadagno che manca di fare, per una conseguenza immediata del difetto di esecuzione della convenzione dalla parte del capitano. Essi sono dovuti o che il bastimento sia stato noleggiato per intiero da un sol mercante, o che lo sia stato da più in comune, od in particolare.

§ 10. Nel caso stesso del noleggio a tonnellata o a dettaglio quantunque le mercanzie caricate nel bastimento, riempiono esattamente, a ragione della grossezza del loro volume, e della forza del loro ingombro, la sua portata dichiarata, se qualche mercante non può collocarvi le mercanzie che il capitano si era impegnato riceversi, i danni ed interessi sono dovuti come se avesse fatta una falsa dichiarazione. Egli debbe imputare a sè stesso di non avere ben combinato la quantità di mercanzie che prometteva prendere con la capacità del bastimento. La colpa infatti è la stessa di dichiarare il bastimento di una portata maggiore che non è, o d'impegnarsi con una falsa dichiarazione, di ricevere più mercanzie, che il bastimento non ne può contenere.

Art. 280 Non si reputa erronea la dichiarazione del tonnellaggio, se l'errore non eccede una quarantesima, ove la dichiarazione è conforme al certificato dello stazatore.

Sommario

1. — Origine dell'articolo.
2. — Estremo necessario per dirsi falsa la dichiarazione del capitano sul tonnellaggio.
3. — Sentimento di Pothier.
4. — Osservazione nostra sull'oggetto.
5. — Opinione di Valio, ed osservazione nostra.
6. — Osservazione sulle ultime parole dell'art. relativo *al certificato dello stazatore*.
7. — Cosa intendesi per stazatura, e come si giustifica.
8. — Vigilanza sulla verifica delle stazature per non esser sempre esatte, e la ragione dette diversità.
9. — Quid, se il capitano ha dichiarato esser il legno di una tonnellata minore?
10. — Risposta che ne dà Pothier.
11. — Se il capitano dietro l'esatta dichiarazione prendesse varie merci incapienti nel legno, chi sarà preferito?
12. — Nostra opinione, uniforme a quella del sig. Delvincourt.

COMENTO

§. 1. L'articolo trascritto è uniforme all'art. 290 del Codice francese; e questo è uguale all'art. 5 tit. 3, lib. 3 dell'ordinanza del 1681 che avea ancora la stessa disposizione.

§. 2. Fa d'uopo intendere il quarantesimo della totalità della portata del bastimento. Per esempio, se viene dichiarato della portata di duecento tonnellate, e che non sia che di 195, non si riputerà esservi errore nella dichiarazione, e non vi sarà luogo ai danni ed interessi.

Questo è conforme alla massima, *parum et nihil aequiparantur*. La restrizione *o circa* si supplisce *de jure* in qualunque dichiarazione di questa natura, come in un contratto di vendita relativamente all'estensione enunciata d'un fondo venduto.

Quindi è che la dichiarazione del capitano sul tonnellaggio del bastimento onde potersi

dire *falsa*, è necessario che ciò che manca della capacità dichiarata sia di qualche momento. Se si pretendesse una esattezza aritmetica, non vi è capitano, per quanto di buona fede esso sia, che non potrebbe trovarsi esposto a dei danni ed interessi; giacchè chi può mai assicurare che egli non sbagli di un quintale, anche di una tonnellata su la portata del suo bastimento?

Le nostre leggi civili con l' art. 1465 dichiarono.

» Che se la vendita riguardi un corpo » certo e circoscritto, sia che riguardi fondi » distinti, e separati, sia che incomincia dalla » la misura, o pure dalla indicazione del cor- » po venduto seguito dalla misura, l'espres- » sione di tal misura non dà luogo ad alcun » supplemento di prezzo in favore del ven- » ditore per l'eccesso della misura; nè ad » alcuna diminuzione di prezzo in favore » del compratore, se la misura sia minore, » se non quando la differenza della misura » reale in confronto di quella indicata nel » contratto ecceda la vigesima parte di più, » o di meno del valore intero delle cose ven- » dute; purchè non vi sia stipulazione in con- » trario ».

L'art. 280, del nostro Codice di commercio decide che l' errore della dichiarazione del capitano debba eccedere la quarantesima parte del tonnellaggio del bastimento; ma l'errore eccedente il quarantesimo allora dà luogo alla garentia, e s'applica a tuttociò che manca nella portata dichiarata.

§. 3. Perciò siccome osserva Pothier n. 42 contratto di noleggio, se il padrone ha dichiarato che il suo bastimento è della portata di 120 tonnellate, egli non potrà essere convenuto per mancanza di capacità, che nel caso in cui il bastimento fosse della portata di 116 tonnellate o meno.

§. 4. Però, noi dobbiamo far osservare, che il testo della legge nostra dice: *Se l'errore non eccede*. Se dunque l'errore non arrivasse che alla quarantesima del tonnellaggio del bastimento, il noleggiatore non avrebbe cosa alcuna da pretendere, ne' danni-interessi da reclamare.

§. 5. Valin pensa con molta ragione, che prendendo norma dalle circostanze, non vi deve esser troppa severità contro il capitano se l'errore è di piccol rilievo, *parum et nihil aequiparantur*: « Però, osserva egli, » ciò non deve esser preso in tal rigore, che » secondo le circostanze, cioè, se l'eccedente » è di poco momento, avuto riguardo alla » grandezza del bastimento, non si possa » aver indulgenza per il padrone, precipua- » mente se pare avere operato in buona » fede ».

Ma questo celebre comentatore non è di parere, che, nel caso in cui la dimanda del noleggiatore per danni-interessi sia fondata si debba far grazia al padrone per la quantità per la quale poteva impunemente errare. In fatti, il favore verso il padrone debbe cessare, allorchè egli è evidentemente colpevole.

§. 6. È da osservarsi inoltre, che la legge Francese ha aggiunto all' articolo dell' ordinanza queste parole, o *se la dichiarazione è conforme al certificato dello stazzatore*, e ciò su la dimanda del tribunale, e del consiglio di Nantes (1).

In fatti, se il capitano deve esser dichiarato di buona fede, allorchè il suo errore non eccede una quarantesima del tonnellaggio del bastimento, sorge con maggior ragione in suo favore la stessa presunzione di buona fede, allorquando la dichiarazione è conforme al certificato dello stazzatori. In questo caso, non è sua la colpa, se il bastimento non trovasi della portata dichiarata, è tutta colpa degli stazzatori. Non è giusto di pretendere che il capitano sia più infallibile degli incaricati pubblici, instituiti a questo effetto nei porti, o di attribuirgli un errore, nel quale han dovuto indurlo tali uffiziali.

§. 7. Si sa che la *stazzatura* è la misura che si prende della capacità delle stive del bastimento per determinare ciò che può portare o contenere di merci. Gli stazzatori danno di questa misura un biglietto sottoscritto da essi, e certificato dal cancelliere del tribunale di commercio; il che chiamasi *il certificato di stazzatura*.

§. 8. Questa misura non è sempre esatta.

(1) Vedi osservazioni dei tribunali t. 2, parte 2, pag. 139.

Essa è sovente fallace, a motivo delle diverse maniere di construire i bastimenti, i quali richieggono varie operazioni per la riduzione in misure cubiche. D'altronde, tutte le misure cubiche di un bastimento sfilato da prua a poppa non sono utili pel caricamento, come quelle, di un bastimento di construzione quadrata o a un dipresso; alla qual cosa non si fa sufficientemente attenzione.

Avviene soventi volte, che le stazzature di un medesimo bastimento differiscono fra loro in un modo abbastanza considerabile, secondo che le operazioni degli stazzatori sono più o meno esatte (1).

§. 9. Fin qui, noi abbiam parlato del caso in cui il capitano ha dichiarato il suo bastimento di una portata maggiore di quella che ha effettivamente. Quid se ha dichiarata una portata minore?

§. 10. Fa mestieri distinguere con Pothier che se il nolo è stato determinato per tutto il bastimento ad una somma certa e fissa, il capitano non è autorizzato a pretendere un aumento di nolo a motivo della maggior capacità; giacchè egli ha dato in fitto il suo bastimento per intero; senza riserbarne parte, pel prezzo espresso nel contratto, ma se il nolo fosse stabilito a tonnellata, il noleggiatore dovrebbe altrettanto nolo per quante tonnellate occuperebbe con le sue merci (2).

Questo dotto magistrato ci presenta una altra specie nel suo contratto di vendita, per la quale vi è luogo a decidere allo stesso modo. « Del pari che il venditore dice egli. «È » tenuto di tener conto al compratore della » mancanza di capacità, allorchè questa si » trova minore di quella *indicata viceversa*, » sarà il compratore di tener conto del so» prappiù, se la capacità indicata si trova » maggiore? Dobbiamo dire di no. La ra» gione di ciò si è, che il campo, a cagion » d'esempio, che si è per errore dichiarato » essere di dieci jugeri, nel mentre era di un» dici, è stato venduto intero; la intenzione » delle parti è stata di non eccettuarne cosa » alcuna. La clausola, con cui il venditore » assicura che il campo è della capacità di » dieci jugeri, è solamente in favore del » compratore, il solo venditore promette e » si obbliga, il compratore, con questa clau» sola, non contrae alcuna obbligazione, e » per conseguenza non può essere tenuto » di tener conto del di più della capacità...,

» Ciò che abbiamo ora deciso ha soltanto » luogo nelle vendite fatte *per aversionem*, » cioè, nelle quali si è convenuto un solo ed » unico prezzo per tutto quello che era ven» duto, e non in quelle che si fanno a ragione » di un tanto a jugero, di un tanto a minore. » Egli è evidente che in queste ultime il » compratore dee tener conto di ciò che vi è » al di più della capacita espressa nel con» tratto (1) ».

§. 11. Ma se il capitano, il quale d'altronde avrebbe fatto una dichiarazione esatta, avesse noleggiato il suo bastimento a dettaglio, e si fosse obbligato a prendere delle merci al di più della capacità del bastimento, si domanda: quale dei noleggiatori deve caricare in preferenza? Si dee decidere giusta i principî dell'art. 1093 del Codice civile così espresso.

» Art. 1093. Se la cosa che taluno si è » obbligato di dare, o consegnare successi» vamente a due individui, e puramente mo« bile, quegli fra di essi, cui ne fu dato il » possesso reale, sarà preferito, e resterà » proprietario, ancorchè il suo titolo sia po» steriore di data; purchè il possesso sia di » buona fede ».

Conseguenza quindi per le disposizioni di questo articolo delle leggi civili, debbono rimanere in possesso quelli che hanno caricato i primi.

§. 12. E se niuno ha caricato al momento in cui la frande o l'errore è scoperto, noi siam di parere col sig. Delvincourt che debbono avere la preferenza coloro i quali han formato i primi contratti di noleggio, salvo a quei che non possono caricare le loro merci, perchè completo il caricamento, a reclamare contro il capitano per i danni interessi (2).

(1) Vedi nella Enciclop. metodica alla parola *stazzatura*, la regola per la *stazzatura dei bastimenti*.

(2) Vedi Pothier, contratto di noleggio n. 44.

(1) Vedi Pothier, contratto di vendita num. 251 e 255.

(2) Vedi il sig. Delvincourt, instituto del diritto commerciale, t. 2, p. 232.

Art. 281 Se il bastimento è caricato a dettaglio o quintale, a tonnellata, o altri pesi e misure conosciute, o a massa, il caricante può ritirare le sue mercanzie prima della partenza del bastimento pagando mezzo nolo.

Egli sopporterà le spese di carico, egualmente che quelle di discarico e di ricarico delle altre mercanzie che bisognasse muover di luogo; e quelle del ritardo.

Sommario

1. —Origine dell'articolo.
2. —Differenza tra il trascritto articolo e l'altro 278 già comentato.
3. —Leggi antiche sull'oggetto.
4. —Nostro divisamento contrario a quanto han creduto Valin e Pothier.
5. —Motivi che indussero il Legislatore a dettare il 2. comma del trascritto articolo.
6. —Osservazione su tali motivi.

COMENTO

§. 1. L'ordinanza della marina del 1681 non prevedeva che questo caso come si porge dall'art. 6, lib. 3, tit. 3. Il Codice francese lo ha copiato, noi l'abbiamo imitato.

§. 2. Questo articolo trascritto differisce molto dall'art. 278 del medesimo nostro Codice. Quest'ultimo articolo non si applica al noleggio puro e semplice. Esso non gli permette di ritirare le sue mercanzie, dacchè una volta incominciato a caricare, ma solamente di rompere il contratto di noleggio pagando la metà del nolo convenuto, sinchè non si è introdotto cosa alcuna nel bastimento.

Differentemente da questo l' art. 281 è relativo al noleggiatore a dettaglio. Però volendo costui godere del diritto di che parla l'articolo, soggiacer dee a dei pagamenti nell'articolo sancito.

Nei noleggi ordinarî, come lo abbiamo veduto. Il noleggiatore, il quale ha cominciato a caricare le sue merci nel bastimento, non può più ritirarle se non col pagare la totalità del nolo convenuto, ove il bastimento si porta senza il suo carico completo.

Ma non è la stessa cosa nei noleggi a *dettaglio*, a quintale, a tonnellate, o a massa.

In queste specie di noleggio il noleggiatore è dalla legge autorizzato a ritirare, *prima della partenza*, le sue merci caricate nel bastimento, pagando *la metà del nolo*.

§. 3. Le leggi Rodie, art. 20, condannavano, senza alcuna distinzione, al pagamento del nolo intero il caricante che ritirava lo sue merci dal bastimento. *Si vero mercator, eximere merces voluerit, naulum integrum exercitori solvat.*

La nostra legislazione non ha adottato questa disposizione per i noleggi a *dettaglio*.

La Guida del mare, art. 11, tit. 9, dice: « Se vi ha merce passeggiera, ed i proprie» tari, dopo firmato le polizze di carico, e'l » prezzo del nolo accordato, vogliano spon» taneamente discaricarle, saran tenuti di » contentar il padrone; altrimenti questi po» trà a rigore farsi pagare *della metà del* » *nolo* ».

L'ordinanza della marina art. 6, titolo del nolo, dispone dal canto suo che, « Se il ba-

» stimento è caricato a dettaglio, a quintale, » o a tonnellate, il mercante potrà, se vuole, » ritirare le sue merci prima della partenza, » del bastimento, facendole discaricare a sue » spese, e pagando la metà del nolo ».

§. 4. Non è secondo pensiamo, un favore accordato al noleggiatore a dettaglio, siccome hanno creduto Valin e Pothier; il legislatore, dando al caricante a dettaglio in preferenza del caricante puro e semplice la facoltà di ritirare le sue merci prima della partenza, pagando però la metà del nolo, ha supposto che in questa specie di noleggi sarà facile al capitano, prima di tal partenza, il noleggiare ad altri il suo bastimento. Altronde, il legislatore ha anche considerato, che, avendo il capitano il diritto di non prendere le merci, ove non trovi a compiere il caricamento del suo bastimento, era giusto di stabilire una specie di reciprocanza in favore del caricante, dandogli del pari il diritto di rompere il viaggio senza pagare il nolo intero ai termini della convenzione; per la qual cosa questa facoltà non è ristretta al caso in cui il cangiamento di volontà del caricante sia fondato sopra ragioni solide: il noleggiatore nulla ha da giustificare; gli basta il non più volere.

§. 5. Ma debbasi far osservare che l'ordinanza, nello stabilire che il noleggiatore farebbe il discarico delle sue merci *a proprie spese*, niun motto faceva delle spese di discarico e di carico delle altre merci che fosse necessario muover di luogo. Questa disposizione, su la dimanda del tribunale e del consiglio di commercio di Nantes, fu nella legge nuova aggiunta.

In fatti, queste spese straordinarie, causate dal cambiamento di volontà del noleggiatore, dovevano esclusivamente andare a suo carico, e non cadere su la metà del nolo, la quale rimaner dee intera al capitano, quale indennizzazione dell'inadempimento del contratto di noleggio.

Il nostro legislatore, per effetto dei medesimi principi, pose anche a carico del noleggiatore le spese del *ritardo* che sarebbe cagionato dal discarico delle sue merci, e l'articolo suddetto del Codice di commercio fu nel seguente modo compilato:

» Se il bastimento è caricato a *dettaglio* o » a quintale, o a tonnellata, o a massa, il » caricante può ritirare le sue mercanzie » prima della partenza del bastimento, pa- » gando mezzo nolo.

» Egli sopporterà le spese di carico, egual- » mente che quelle di discarico e di ricarico » delle altre mercanzie che bisognasse muo- » ver di luogo e quelle del ritardo ».

§. 6. In fatti, il noleggio totale del bastimento esclude necessariamente il carico a dettaglio; ecco perchè il noleggiatore si serve di queste espressioni, *o a quintale, o a tonnellata, o a massa.* Così, nel noleggio a dettaglio, il caricante può di moto proprio discaricare le sue merci, pagando al capitano mezzo nolo; questi non ha alcuna osservazione a fargli sul particolare. Egli non è altronde tenuto che delle spese occorse per il discarico e ricarico delle altre merci che bisognasse muover di luogo, e dei danni-interessi risultanti dal ritardo causato di tale operazione.

Le indennità dovute al capitano pel tempo che ha impiegato a procurare altre merci sono comprese nella metà del nolo. Questo mezzo nolo è aggiudicato al capitano, in un modo assoluto, e senza farlo dipendere da alcuna condizione. Non si riguarda qui che l'adempimento della convenzione; gli avvenimenti non sono messi a calcolo nella compensazione, per cui il nolo è sempre guadagnato dal capitano, sia che egli trovi, o che non trovi a rimpiazzare le merci discaricate.

Ma il caricante a dettaglio, (osservazione molto importante) il quale ritira le sue mercanzie, non profitta del favore accordatogli dalla legge se non quando le rileva prima *della partenza* del bastimento: è una condizione formalmente stabilita dall'art. 231. Il caricante, dopo la partenza del bastimento, non può più godere di questa facoltà vantaggiosa.

Il Codice di eccezione aggiungendo la frase *e quella di ritardo* ha voluto attribuirla al caricante per le ragioni su esposte. Questo ritardo però non dee comprendere che il tempo cagionato dallo scarico, e non il tempo che il capitano ha impiegato a cercar altre mercanzie, perchè per questo riguardo resta indennizzato dalla metà del nolo.

Art. 282. Il capitano non può far mettere a terra nel luogo del carico le mercanzie trovate nel suo bastimento, se esse non gli sono state dichiarate, o prenderne il nolo a prezzo massimo che sarà pagato nel medesimo luogo per le mercanzie di egual natura.

Sommario.

1. — Donde ha origine un tale articolo.
2. — Perchè questa libertà nel capitano, nel ritenere o far discaricare le mercanzie imbarcate alla sua insaputa.
3. — Questo dritto del capitano è esperibile prima, e dopo la partenza? osservazioni legislative sull'oggetto.
4. — Osservazioni sull'articolo trascritto.
5. — Sentimento di Pothier nel caso che il Capitano avuto conoscenza dopo la partenza delle merci caricate.
6. — Eccezione a tale idea di Pothier.
7. — Come dee regolarsi il capitano nel caso dello sgombro di tali mercanzie dal legno.
8. — Se lungo il viaggio il capitano lascia le merci a terra a chi dee consegnarle?
9. — Conseguenza del paragrafo precedente.
10. — Avviso di Pothier.
11. — Osservazioni su l'avviso di Pothier.
12. — Esame delle dette quistioni messe in confronto con le leggi sulle dogane.
13. — Altra osservazione sull'oggetto.
14. — Dichiarazione del sig. Boucher sull'art. 292 del Codice Francese.
15. — Osservazione nostra sul precedente paragrafo.

COMENTO.

§. 1. Questo articolo è la copia letterale del 292 del Codice di commercio francese, il quale è eguale all' art. 7 lit. 3, lib. 3, dell'ordinanza della marina del 1681.

§. 2. Infatti niuno ha il diritto di caricare mercanzie in un bastimento senza l' approvazione del capitano. Se dunque si trovano mercanzie che siano state caricate senza il suo consenso, gli è permesso di rinviarle a terra, e di ricusare di sottoscrivere la polizza di carico; e ciò senza esaminare se vi sono altre mercanzie. È altresì in sua balìa di ritenerle, ed è autorizzato di esigere il nolo al più alto prezzo pagato per le mercanzie di simile qualità, se vi è stato fatto nolo sull' istesso bastimento da altre mercanzie della stessa natura. In questo caso ritenendo tali mercanzie, il capitano sarà obbligato di avere la stessa cura di tali merce, come se fosse impegnato con un contratto di noleggio a riceverle nel suo bastimento.

È evidente ancora che per poter caricare delle merci sovra un bastimento basta soltanto il consenso dei proprietari.

Questo consenso dee aver luogo, non solo per rapporto alle merci, ma altresì relativamente al luogo ove debbono essere trasportate, ed al prezzo del nolo.

Se al contrario tal consenso non ha avuto luogo; e se le merci nulladimeno sono state caricate senza saputa del capitano, non vi è contratto da una parte nè dall' altra, nè vi è per conseguenza alcuna obbligazione per il capitano, il quale può farle discaricare, quando anche il suo bastimento non ne fosse sopraccaricato. Deve essere in sua piena libertà il collocare nel bastimento quelle merci che giudica convenienti, ed il noleggiarlo alle persone che gli convengono.

§. 3. Ma gode il capitano di questa facoltà

in qualunque stato di cose, cioè, può egli far scaricare, ed *innanzi* e dopo la partenza del bastimento, le merci non dichiarate?

La Ordinanza della marina non si spiegava sul particolare; l'art. 7 titolo del nolo, diceva solamente: « Il padrone potrà anche mettere » in terra le merci trovate nel suo bastimen- » to, le quali non gli saranno state dichiarate » o prendere il nolo al prezzo più alto che sa- » rà pagato per merci di simile qualità. Ciò poteva far credere, che il capitano avesse il diritto di far uso di questa facoltà in tutti i tempi ed in tutti i luoghi.

La commissione pareva egualmente supporlo, giacchè si era limitata a dire semplicemente, che il capitano può discaricare le merci.

La Corte reale di Rennes osservò « potersi » da questa compilazione conchiudere, che è » in libertà del capitano, nel corso stesso del » viaggio, di discaricare le merci non dichia- » rate, ove non si accorga che per via, di un » caricamento fatto senza convenzione. Sa- » rebbe ciò un errore, ed è necessario preve- » nirlo. La alternativa della legge data al ca- » pitano non può aver luogo che innanzi la » partenza: appena il bastimento è alla vela, » altro non gli rimane so non se il diritto di » farsi pagare del nolo al più alto prezzo; egli » non potrebbe mettere a terra le merci, che » nel caso in cui ne fosse realmente soprac- » caricato ». *Vedi osservazioni dei tribunali, t. I, p. 338 e 339.*

Queste osservazioni, da Valin già accennate sul mentovato articolo della Ordinanza, furono adottate dal Consiglio di stato, e consacrate nell'articolo 292 del Codice di commercio Francese il quale dice: « Il capitano può » far mettere a terra, *nel luogo del carico*, lo » mercanzie trovate nel suo bastimento, se » non gli sono state dichiarate, o prenderne » il nolo al prezzo massimo, che sarà pagato » nel medesimo luogo per le mercanzie di e- » gual natura ».

§. 4. La legge nostra non permette adunque al capitano di discaricare le merci che *nel luogo del caricamento*, vale a dire prima della partenza del bastimento. Allorquando non si accorge che per via, cioè, dopo la partenza del bastimento, del carico senza suo consenso fatto, il solo diritto che gli rimane si è di percepire il nolo delle merci al prezzo massimo che sia pagato nel luogo del caricamento per mercanzie di egual natura.

Questa disposizione è giusta sotto tutt' i rapporti: O il capitano, prima di dare alla vela, si è accorto del carico delle mercanzie, o non se ne è accorto. Nel primo caso egli ha ritenuto scientemente tali mercanzie, poichè non ha fatto metterle a terra prima della partenza, in conseguenza, col ritenere così volontariamente le merci, egli mostra aver acconsentito a noleggiare il suo bastimento per il loro trasporto, e per un nolo al più alto prezzo che si paghi per merci di simile qualità; e dal canto suo il caricante, mettendo nel bastimento le merci senza la saputa del capitano, dà a divedere di aver aderito a tal nolo.

§. 5. Nel secondo caso, cioè allora quando il capitano non ha avuta conoscenza che dopo la partenza delle merci caricate senza sua saputa, la obbligazione di conservarle a bordo nasce, dice Pothier, dalla legge naturale, che ci comanda di aiutare l'uno e l'altro, e che non ci permette di fare una cosa, la quale, benchè lecita in se stessa, causasse, senza nostro gran vantaggio, una perdita considerabile ad un altro (1).

§. 6. Però, questa regola soffre la eccezione del sopraccarico di cui parlava, giusta il sentimento di Valin, la Corte reale di Rennes. Se le merci messe nel bastimento senza saputa del capitano, le quali sono un eccedente del suo carico, cagionassero, *un sopraccarico*, certo è che il capitano può sgombrarne il bastimento, sia mettendole a terra al primo luogo ove approda, sia anche gettandole in mare, se vi è necessità; giacchè egli non deve, pel fatto di un terzo che lo ha ingannato, trovarsi esposto verso i veri noleggiatori ai danni ed agl'interessi di cui è passivo in caso di sopraccarico, e molto meno ancora a veder perire il suo bastimento.

§. 7. Nulladimeno, il capitano non dee prendere tale risoluzione che con l' avviso del suo equipaggio, o dee inoltre farne la dichiarazione all'autorità competente del primo porto ove arriva, o al presidente del tri-

(1) Vedi Pothier, contratto di noleggio, n. 12.

bunale di commercio, o al console della nazione, o al magistrato del luogo, nei casi preveduti dagli art.242, 244, 245 e 246 del Codice di commercio francese: « Nel qual » caso, dice Valin, egli dee prendere l'avviso » del suo equipaggio, come se si trattasse » di un getto, ed anche farne la dichiarazio- » ne innanzi al giudice dell' ammiragliato » del luogo, o, essendo in un porto stranie- » ro, innanzi al console della propria nazio- » ne. Per la stessa ragione del sopraccarico » egli potrà in alto mare, se è necessario, e » con l'avviso del pari del suo equipaggio, » gettare tali merci, le quali, a norma del- » l'art. 12 titolo del getto, non dovranno es- » ser pagate ».

Questo art. 12 dell'ordinanza è stato rimpiazzato nel nuovo Codice francese dall'articolo 420 corrispondente all' art. 412 delle nostre leggi di eccezioni di che parleremo a tempo opportuno.

§. 8. Noi dobbiamo fare osservare, che allorquando il capitano, a motivo del sopraccarico, si vede costretto a discaricare le merci, egli dee consegnarle e lasciarle in deposito ad una persona notoriamente solvibile, e darne avviso al caricante, cui appartengono, e se al contrario si vede costretto di gettarle in mare, egli dee antecedentemente, o almeno subito che ne ha i mezzi, adempiere alle disposizioni degli art. 211 404 del nostro Codice di commercio. Col conformarsi a ciò che prescrivano questi due articoli, egli più non ha alcuna risponsabilità verso il mercatante, il quale provasse d' altronde di aver caricato queste merci.

§. 9. Da quanto abbiamo ora detto risulta dunque che il capitano, una volta in mare, non può scaricare a terra le merci messe senza sua saputa a bordo, che nel caso del sopraccarico cagionato al bastimento.

§. 10. Ma Pothier è di avviso che questo caso non è proibitivo di un'altra eccezione non meno importante, e che ciò ha solamente luogo, allorquando il bastimento è stato noleggiato a vari mercanti, a tonnellata, o a quintale; che deve essere del tutto diverso, allorchè il bastimento è stato noleggiato per intero ad un solo noleggiatore, perchè il capitano può ancora avere un giusto motivo per discaricare a terra nel corso del viaggio le merci caricate senza sua saputa, benchè di non sopraccarico al bastimento. « Se » sono merci, dice egli, le quali, essendo » portate con le merci del noleggiatore al » luogo della destinazione del bastimento, » potessero nuocere allo spaccio di quelle » del noleggiatore, il padrone ha interesse » in questo caso a discaricarlo, perchè por- » tandole senza il consenso del noleggiatore » sino al luogo destinato sul bastimento a » questo per intero noleggiato, egli si espor- » rebbe ad essere tenuto dei danni-interessi » che lo stesso ne soffrirebbe ».

In fatti, la concorrenza produrrebbe necessariamente una diminuzione di prezzo nella vendita delle merci del noleggiatore, e per conseguenza una perdita qualunque per questo; il che non avrebbe infallibilmente luogo se il suo carico giugnesse *solo* al luogo della destinazione del bastimento.

§. 11. Però questa decisione che poteva essere opposta sotto l' impero delle espressioni vaghe ed incerte della Ordinanza, ne sembra non dover essere adottata che con molta circospezione sotto l' impero del Codice di commercio, il quale non permette di discaricare le merci se non prima della partenza del bastimento. Egli può senza dubbio farlo mettere a terra, *nel luogo del caricamento*, dice la legge nostra. Se per l'eccezione del sopraccarico è necessario, che tale sopraccarico sia ben provato, e che la necessità di disbarcare nel corso del viaggio, ed anche di far getto, sia imminente, viemaggiormente è necessario, nella nostra ipotesi, che sia ben provato, essere il trasporto delle merci nel luogo della destinazione del bastimento di gran pregiudizio alla vendita del carico del vero noleggiatore.

§. 12. Attualmente, se noi disaminiamo queste quistioni relativamente alla spedizione delle leggi su la dogana, sarà il capitano suscettivo di condanna, ove il caricante abbia clandestinamente caricate le merci?

A prima giunta sembrerebbe duro il condannare un capitano di buona fede, e costretto anche a conservare a bordo le merci caricate senza sua saputa, allorquando se ne accorge nel corso del viaggio.

§. 13. Da un'altra parte, ciascuno conosce a quanti abusi darebbe luogo una decisione così tollerante. Allorchè i capitani vorrebbero defraudare il governo dei suoi diritti, fare il contrabbando, essi non mancherebbero di dire, quando le loro merci sarebbero sorprese nei loro bastimenti, che eglino non ne sono risponsabili, perchè non avendo avuto conoscenza del loro caricamento a bordo, non sanno a chi esse appartengono.

§. 14. « Ho veduto, è già qualche tempo, » dice il sig. Boucher su l' art. 292 del Co» dice di commercio francese, simile cosa » accadere in un bastimento portoghese. Gli » impiegati delle dogane, nelle loro visite, » avendo trovato a bordo tali merci, ne fe» cero soffrire i danni al capitano per rap» porto alla confiscazione ed alle forti spese » che questa cagionò. Essendo io stato con» sultato sù la specie, feci ragione alla doga» na, visto che, se non vi era realmente col» pa per parte del capitano, vi era almeno » difetto di vigilanza, il che tornava lo stes» so. Il capitano fu condannato.

§. 15. Questo comentatore non ci fa conoscere il tribunale, che ha prounnciato, nè i veri motivi della sua decisione, ma non possiamo dissimulare a noi stessi, che le leggi francesi sulle dogane, sono estraordinariamente severe.

L'art. 10 del tit. II *della legge del 4 germinale anno 2* porta. « Se per mare o per ter» ra s'immettono o si asportano merci, la » cui entrata o uscità è proibita, esse saran» no confiscate, insieme con i bastimenti, le » vetture; e gli animali che servono al tra» sporto ».

Nulladimeno, si può giustamente osservare che la legge, quando parla delle merci immesse o asportate per mare o per terra, suppone necessariamente che il capitano o conduttore abbia veramente avuto conoscenza di questa immissione o asportazione, o almeno che, è riguardato averne avuto conoscenza. Ma se, per esempio, un capitano, il quale si accorge essersi caricate delle merci senza sua saputa, ne stende all'istante il suo processo-verbale, lo inserisce nel suo libro di bordo, e ne fa la sua dichiarazione al primo porto ove arriva; se nel caso stesso in cui il capitano non se ne è accorto, e le merci non sono state trovate, come nel bastimento Portoghese, che al momento della visita degl'impiegati delle dogane, fosse ben provato che tali merci non potevano scorgersi nel luogo ove erano situate a bordo, e che il capitano non ne avea nè poteva averne alcuna conoscenza, si dovrebbe senza dubbio, nell'una e nell'altra ipotesi, confiscare le merci e condannare il caricante, se fosse conosciuto, alle pene dalla legge pronunciate; ma non ci parrebbe giusto di far cadere la condanna sul capitano.

Del resto, i tribunali, per non involgere nella stessa condanna e la buona fede ingannata, e la fraude, debbono, a nostro avviso, porre somma attenzione alle circostanze del fatto, eziandio in materia d' imposizione; dove le leggi sono quasi sempre proibitive.

I capitani, dal canto loro, non potrebbero giammai essere abbastanza vigilanti per rapporto a queste specie d' imbarchi clandestini.

Art. 283. Il caricante che ritira le sue mercanzie durante il viaggio, è obbligato a pagare il nolo intero e tutte le spese di traslocamento cagionate dallo scarico: se le mercanzie son ritirate per causa di fatti o di mancanza del capitano, costui è tenuto a tutte le spese.

Sommario

1.—Origine dell'articolo.
2.—Sentimento di Locrè sul trascritto articolo.
3.—Ragioni perchè l'intero nolo è dovuto al capitano, se le merci vengon ritirate durante il viaggio.
4.—Perchè il caricante oltre del nolo, deve pagare anche le spese di traslocamento.
5.—Quid, se il ritiro vien forzato per il fatto del capitano?
6.—Sentimenti di Valin e di Pothier.
7.—Comunque il ritardo del viaggio dipenda dal capitano, il nolo è sempre dovuto.
8.—Nel caso di ritiro di mercanzia durante il viaggio, il capitano ha il privilegio sulle stesse per l'intiero nolo.

COMENTO

§. 1. Questo articolo è simile all'art. 293 del Codice francese, il quale è conforme all'art. 8 del tit. 3, lib. 3, dell'ordinanza della marina del 1681, meno che detti due Codici portono l'aggiunzione che il caricante è tenuto di pagare oltre l'intiero nolo, tutte le spese cagionate per lo scarico.

§. 2. La legge non fa più distinzione tra caricanti e caricati, siccome osserva molto bene il signor Locrè su questo articolo; essa soggetta alla sua disposizione tanto quello che ha caricato a dettaglio, quanto quello che ha caricato in qualunque altro modo.

Ma se l'interesse del commercio, per effetto di cangiamenti sovravvenuti nelle circostanze, se nuove speculazioni polevano permettere di ritirare le merci durante il viaggio, era anche d'uopo far sì, che l'inadempimento del contratto di noleggio non portasse pregiudizio al capitano.

§. 3. La ragione, per cui il nolo è dovuto per intero, allorchè il caricante ritira le sue merci durante il viaggio, si è perchè il capitano è messo nella impossibilità di rimpiazzare queste merci, il che gli cagionerebbe della perdita, ove il nolo non gli fosse pagato per intero. Inoltre, un caricante non ritira ordinariamente le sue merci che nei luoghi ove si approda; e siccome non piglia un tal partito se non se per farne una vendita più vantaggiosa, così è giusto che paghi il nolo intero, essendo il suo fine più che adempiuto. Ciò sarebbe altresì giusto, anche quando le merci fossero ritirate per motivo di deterioramento naturale; giacchè, se egli le lasciasse condurre sino al luogo della loro destinazione, esse vi arriverebbero più danneggiate, ed il capitano non vi avrebbe alcuna colpa.

§. 4. Il caricante, oltre al nolo intero, deve ancora pagare tutte le spese di traslocamento cagionato dal discarico delle sue

merci. Queste spese hanno luogo per suo fatto proprio; era giustissimo che egli solo vi fosse tenuto.

§. 5. Ma sarà poi lo stesso, se durante il viaggio il caricante è obbligato a ritirare le sue merci per causa di fatti o di mancanze del capitano? L'art. 283 dice, come lo abbiamo testè veduto, che questi, cioè il capitano, *è tenuto a tutte le spese*.

Bisogna confessarlo, la compilazione di questo articolo non è certamente più chiara di quella dell'art. 8, titolo del nolo, dell'ordinanza, e parrebbe a prima giunta che in questo caso il capitano sopporterebbe le sole spese di traslocamento, e che, a malgrado dei suoi fatti, delle sue mercanzie, egli dovrebbe riscuotere il nolo intero.

Come! Se il capitano cambia direzione, se allunga troppo il viaggio con frequenti scale, se per *colpa di lui* il caricante si trova costretto a ritirare le sue merci, il capitano non sopporterà che le spese del traslocamento! egli riscuoterà anche l'intero nolo, e la parte lesa la pagherà!

Tali non son mica state le intenzioni del legislatore, tale non è neanche lo spirito del Codice, come nè tampoco quello dell'ordinanza. Questa verità si mostra nella sua evidenza, allorchè si ravvicinano alle disposizioni dell'art. 283 gli art. 205 208.

L'art. 205 rende il proprietario del bastimento responsabile delle azioni del capitano e l'art. 208 rende il capitano mallevadore delle sue colpe, anche lievi. Ora la legge si contradirebbe, se autorizzasse il capitano a reclamare dal caricante una indennità (che è il nolo intero) per quelle cagioni per le quali essa ne dichiara lui stesso passibile verso il caricante.

§. 6. « In tutti questi casi, osserva Valin, » è giusto che il caricante possa ritirare » le sue merci senza pagare alcun nolo, e che » se gli aggiudichino inoltre i suoi danni in- » teressi contro il padrone ».

Perciò, ben lungi dal poter egli addimandare il nolo, aggiunge Pothier, il capitano dee anzi soccombere alla dimanda di danni interessi che è in diritto di fargli il noleggiatore (1).

(1) Ved. Valin su l' art. 8 titolo del nolo, e Pothier contratto di noleggio, n, 74.

§. 7. Però, se non ostante i falli e le mancanze del capitano, se a malgrado del cangiamento di direzione o del prolungamento di viaggio per scale troppo frequenti, il viaggio fosse pur nondimeno venuto a suo termine e le merci fossero state portate al luogo stabilito, avrebbe qui luogo la specie di cui parleremo nel comentare l' articolo seguente, e si dovrebbe decidere, che, sebbene potessero esser dovuti dei danni interessi al noleggiatore, il nolo sarebbe tuttavia dovuto, perchè il servizio sarebbe stato fatto.

§. 8. Ora la metà del nolo dovuta dal caricante a dettaglio, allorchè ritira le sue merci prima della partenza, è mai suscettibile del privilegio espresso nell'art. 297 del nostro Codice di commercio; vale a dire, il capitano, per questa metà di nolo, è egli preferito su le merci durante quindici giorni dopo il loro discaricamento, se esse non son passate in mano de' terzi?

Fa d'uopo decidere con Valin la negativa, e dire che, essendosi ritirate le merci prima della partenza, il capitano non ha ancora guadagnato alcuna parte del nolo, e che altro non gli è dovuto se non se una semplice indennizzazione; che non può pretendere se non contro quello che la deve personalmente, senza potere estenderla su la cosa; indennizzazione, infine, che non può dare che una azione personale, e non mai il *jus in re*.

Ma nel caso in cui il caricante deve il nolo intero per aver ritirato le sue mercanzie durante il viaggio, dovrà il capitano fruire del privilegio dell'art. 297 pel pagamento di questo nolo intero?

Fa d'uopo qui distinguere, e dire, che il capitano fruirà di questo privilegio pel nolo dovuto in proporzione del viaggio fatto sino al giorno in cui le mercanzie sono state discaricate, ma che pel sovrappiù del nolo il privilegio non può essere reclamato. Questo sovrappiù di nolo non è accordato che come indennizzazione al capitano: egli ha quindi una semplice azione in indennità, la quale è meramente personale (1).

(1) Vedi Valin su l'art. 24 titolo del nolo.

Art. 284. Se il bastimento è trattenuto alla partenza per via, o al luogo del suo discarico per fatto del noleggiatore, le spese del ritardo son dovute dal noleggiatore.

Se essendo stato noleggiato per l'andata e il ritorno, il bastimento fa il suo ritorno senza carico o con un carico in completo, il nolo intero è dovuto al capitano, egualmente dell'interesse del ritardo.

Sommario.

1. —Donde dipende il trascritto articolo.
2. —L'art. 1101 delle LL. CC. è adattabile nella specie.
3. — Casi nei quali il ritardo può esser causato dal noleggiatore.
4. —Osservazione del sig. Locrè.
5. —Se il noleggiatore ha noleggiato per l'andata e per ritorno, se al ritorno non carica, pure à tenuto per l'intero nolo anche del ritorno.
6. — Ragioni in sostegno.
7. —Dimostrazione della indivisibilità del noleggio.
8. —Circostanza nelle quali il noleggiatore può esser tenuto per una parte, o per nulla in caso di ritorno.
9. —Verificandosi che il bastimento non ha potuto discaricare, ed è obbligato far ritorno carico il nolo debb'esser pagato per gita e ritorno.
10. —Durante il tempo che il bastimento è obbligato far quarantana, nullo è dovuto per il ritardo.

COMENTO

§. 1. Questo articolo di sopra trascritto è fondato su l'art. 9 del medesimo tit. 3 e lib. 3 dell'ordinanza della marina del 1681. Questa non parlava che del trattenimento del bastimento durante la sua rotta o nel luogo del suo scarico.

Il Codice di commercio francese ed il nostro estendono la stessa disposizione al caso del trattenimento della partenza; il che non può fare alcuna difficoltà.

§. 2. Per dritto comune, la parte che manca o che tarda di adempiere alle sue obbligazioni deve all'altra una indennizzazione (art. 1101 delle nostre leggi civili). Questi principî sono stati dalla legislazione commerciale marittima al noleggiatore ed il capitano reciprocamente applicati.

L'art. 284 del Codice di commercio dispone che « se il bastimento è trattenuto alla » partenza, per via, o al luogo del suo disca» rico, *per fatto del noleggiatore*, le spese » del ritardo sono dovute dal noleggiatore ».

L'ordinanza della marina, art. 9 titolo del nolo, non parlava punto della *partenza*. Il Codice di commercio prevede giustamente questo caso, per lo quale vi ha egual motivo di decidere lo stesso.

§. 3. Il ritardo può avvenire per parte del noleggiatore, cioè:

Alla partenza, se, a cagion d'esempio, le sue merci sono sequestrate dalla dogana, perchè proibite.

Per via, se, in tempo di guerra, ha caricato oggetti detti *di contrabbando di guerra*, ciò che si chiama *mercanzie ostili*, destinandoli per un luogo appartenente ad una delle potenze belligeranti.

In fine, al luogo del discarico, se ha caricato merci, la cui immissione è proibita nel paese per lo quale il bastimento è destinato.

In tutte queste circostanze, in tutti questi casi ed altri simili, il noleggiatore dee le spese del ritardo del bastimento.

La Corte reale di Rennes avea proposto di decidere che queste spese di ritardo fossero regolate dal tribunale, se le parti non preferissero farle regolare da periti (1).

§. 4. L'art. 284 non ha alcuna disposizione a questo riguardo, ed il signor Locrè osserva su questo articolo, che il Codice se ne è riportato al dritto comune, il quale autorizza le parti a rimettersene al giudizio dei periti, e permette ai tribunali, tutte le volte che la legge non esige imperiosamente l'intervento dei periti, di adoperarli, o di valutare senza di essi, secondo lo giudicano a proposito.

§. 5. Del pari, se il noleggiatore, avendo noleggiato il bastimento per l'andata, e per lo ritorno, tralascia di caricare al ritorno in tutto o in parte, egli pagherà ugualmente il nolo intero, poichè sua è la colpa; ed oltre a ciò dovrà al capitano le spese di ritardo, e delle procedure, dice Valin, che il padrone avrà fatto contro a lui, per metterlo in mora, e farlo condannare a caricare (2).

§. 6. In fatti, il noleggiatore che non carica *al ritorno*, o che forma soltanto una parte del carico, contravviene tanto al contratto di noleggio, quanto colui, il quale non vi adempie per l'andata; ecco perchè la legge lo rende suscettibile degli stessi danni ed interessi.

» Se, essendo stato noleggiato per l'anda-
» ta e per lo ritorno, dice la seconda dispo-
» sizione dell'art. 284 il bastimento fa il suo
» ritorno senza carico o con un carico incom-
» pleto, il nolo è dovuto al capitano, egual-
» mente che l'interesse del ritardo ».

In questa ipotesi il noleggiatore se non potrà più prevalersi del favore dell' art. 278 nè in favore dell'art. 281 del Codice di commercio: cioè a dire, che non sarà ammesso a pagare la metà del nolo solamente, sia col ritirare le merci che avrebbe di già caricate per lo ritorno, sia col dichiarare non essere sua intenzione il caricante.

§. 7. La ragione ne è sensibile: da una parte, siccome osserva Valin, il noleggio è contratto indivisibile, la sua esecuzione essendo incominciata con effetto al momento della partenza del bastimento per il luogo della sua destinazione, non si può più eluderne l'adempimento; e da un'altra parte, è molto più difficile al capitano il trovare a rimpiazzare le mercanzie per il ritorno, che per l'andata e per il ritorno, allorchè non ha ancora incominciato il suo viaggio (1).

§. 8. Risulta però dai principi che abbiamo stabiliti nel discutere l'articolo 278 e da queste parole, cioè *senza carico o con un carico incompleto*, che il noleggiatore, il quale avrà mancato all' obbligazione per il ritorno, non dovrà pagare il nolo intero per tal ritorno, che in quanto il capitano non avrà trovato a caricare il suo bastimento o a compiere il suo carico, ed in proporzione sempre di ciò che vi mancherà: donde siegue che, se il bastimento non è ritornato senza carico, o è ritornato con un carico incompleto, il noleggiatore non deve più il pagamento totale del nolo. Il capitano non può allora esigere da quest'ultimo l'intiero nolo di ritorno che col condurre il nolo delle merci altrui. Se altri caricanti furmassero il caricamento intero, ed il nolo fosse anche intero, nulla sarebbe dal noleggiatore primitivo dovuto; se il nuovo carico fosse completo, il noleggiatore sarebbe tenuto al compimento del nolo; il tutto non per tanto con l'interesse del ritardo, ed ove non vi sia convenzione in contrario del contratto di noleggio: altrimenti, si deve adempiere la convenzione.

§. 9. Se, giunte le merci al luogo di destinazione, non si è potuto effettuarne la vendita, e si è stato quindi costretto a riportarle, il nolo è ugualmente dovuto per il ritorno come per l'andata. Similmente, se ne è stato proibito il discarico; dobbiamo però supporre, in quest'ultimo caso, che il capitano ignorava esser le merci proibite. Valin,

(1) Vedi osservazioni dei tribunali, t. 1, p. 339.
(2) Vedi Valin su l'art. 9, titolo del nolo.

(1) Vedi Valin loco citato.

loco citato, porta, il cap. 189 del Consolato, e fa conoscere due sentenze dell'ammiragliato di Marsiglia, una del giorno 11 dicembre 1750, e l'altra del mese di giugno 1751, le quali hanno così deciso, seguendo il parere di Loccenio, *de jure marittimo* lib. 3 cap. 4, e quelle di Stimmano e di Stracca.

§. 10. Infine, se, prima di discaricare, il bastimento fosse obbligato a far quarantina, il ritardo che questa porterebbe, non darebbe luogo ad alcun danno interesse per parte di chicchessia.

Art. 285. Il capitano è obbligato ai danni e agl' interessi verso il noleggiatore, se per fatto suo il bastimento è stato trattenuto o ritardato alla partenza, travia o nel luogo del suo scarico, questi danni ed interessi sono determinati dai periti.

Sommario

1. —Origine dell'articolo trascritto.
2. — D'onde un tale articolo.
3. — Per quali motivi il capitano può ritardare e partire.
4. —In che possono consistere i danni per il noleggiatore.
5. — Chi stabilirà il valore de' danni?
6. —Opinione del sig. Locrè.
7. — Pareri di giureconsulti sulla valuta dei danni.
8. —Nostro sentimento contrario.
9. —Quando la parte può sfuggire la condanna pe' danni-interessi.
10. — Il capitano che allega non essere sua colpa il ritardo dee provarlo.
11. — Come può farsi dal capitano una tal prova.

COMENTO

§. 1. L' ordinanza del 1681 avea ancora la istessa disposizione come risulta dall'articolo 10 lib. 3, tit. 3. Essa non parlava della partenza. Il Codice di commercio francese previdde giustamente questo caso nel quale v' è la stessa ragione. Le nostre leggi di eccezioni l'hanno anche esse adottate.

§. 2. Fin qui noi non abbiamo parlato che del ritardo del bastimento cagionato *per fatto del noleggiatore*, ma *quid*, se questo ritardo fosse avvenuto per fatto del capitano? La reciprocanza delle obbligazioni è della essenza di tutt'i contratti sinallagmatici, ed i contratti marittimi sono di questa natura. Il capitano adunque, dal canto suo, deve essere anche tenuto ai danni ed agl' interessi, *per fatto suo*, il bastimento è ritardato alla partenza, per via, o al luogo del suo discarico.

» Il capitano è tenuto ai danni ed agl' in-
» teressi verso il noleggiatore, se, *per fatto*
» *suo*, il bastimento è stato trattenuto o ri-
» tardato alla partenza, per via, o nel luogo
» del suo discarico.

» Questi danni ed interessi sono determi-
» nati dai periti (1) «.

§. 3. Il ritardo può provenire dal fatto del

(1) Vedi art. 295 del Codice di commercio francese.

capitano alla partenza,se trascura di procurarsi i documenti necessari per mettere alla vela, o se non effettua la sua partenza, quando ne è già fornito, ed attende al di là del termine stabilito; per via,se piglia terra senza necessità, o fa delle *scale* senza esservi autorizzato; se è trattenuto per mancanza delle carte necessarie a legittimare la sua navigazione; infine,se al suo arrivo tralascia di adempiere le formalità prescritte dalle leggi del paese per essere autorizzato a discaricare; a fare il suo discarico in regola ed il più prontamente possibile.

§. 4. In tutti questi casi i danni e gl' interessi del noleggiatore consistono nella perdita che soffre pel ritardo dell'arrivo del bastimento e della vendita delle sue merci; il chè comprende, con più di ragione, le avarie che queste merci hanno potuto soffrire.

§. 5. Qui la legge nostra dichiara da chi questi danni interessi debbono essere fissati. I tribunali non possono, come nella specie dell'art. 284 vale a dire quando si tratta del noleggiatore fare essi da arbitri, e non servirsi del ministero dei periti; la disposizione dell'art.285 è assoluta ed imperativa.

Sembrerebbe però essere indifferente che il ritardo provenisse dal fatto del capitano, o del noleggiatore, ed esservi egual motivo di rivolgersi ai periti per far determinare i danni-interessi. Non potrebbesi altronde dire, che l' art. 285 non è in qualche modo che il corollario, la conseguenza dei principi stabiliti nell' art. 284, che,se quest'ultimo non ha parlato di periti ciò è stato perchè il legislatore aveva in mente di non farne menzione se non alla fine dell'articolo seguente, per rendergli necessarî nei due casi.

§. 6. Che che ne sia il signor Locré su l'articolo 295 del Codice francese, pari al nostro articolo 288 delle leggi di eccezione,è di avviso che questa differenza proviene da quella già esistente tra la estensione e la natura dei danni-interessi nell'uno e nell'altro caso.

» La indennità che il noleggiatore può essere obbligato a pagare al capitano, dice » egli,si compone di elementi semplicissimi. » Non sono veri danni-interessi che il noleg» giatore deve, ma *semplici spese di ritardo* » secondo la stessa espressione della legge, e » queste spese sono facili a valutarsi.In tutti » i casi i giudici han sempre dritto ad ordi» nare una perizia,ove non si veggano suffi» cientemente rischiarati. L'art. 294 corri» spondente all'art.284 delle nostre leggi di » eccezione si limita a non costringerveli.

» Il capitano, al contrario deve al noleg» giatore dei danni-interessi,cioè a dire una » indennità, i cui elementi possono essere » assai complicati,poichè comprende insieme » e la perdita effettiva che il noleggiatore » soffre, ed i guadagni dei quali è ptivo » (art. 1103 delle nostre leggi civili così e» spresso) i danni-interessi sono in generale » dovuti al creditore per la perdita sofferta, » e pel guadagno di cui fu privato, salvo le » modificazioni ed eccezioni, qui appresso » spiegate. Da quel momento per valutarli, » fa d' uopo entrare in una circostanzia ta » disamina, di cui possono solo dei periti » occuparsi.

» La legge provvida nell'obbligare a ser» virsene, provvede egualmente all'interesse » delle due parti ».

§. 7.Alcuni giureconsulti han creduto che il determinare questa indennità era meno della natura di una perizia che di quella di un arbitramento, perocchè la perizia non ha nè può avere per oggetto che *cose corporali*, e qui si dee valutare, estimare ed apprezzare *cose incorporali*, le quali sono della competenza degli arbitri.

Conchiudono essi da ciò,che bisogna guardare nella specie un *arbitramento forzoso*, che dee aver per base le norme seguite dai tribunali di commercio,e deve per conseguenza esser fatto (salva convenzione contraria) secondo le possibili forme di questi tribunali, ed essere omologato non *da essi*; siccome lo vuole pel caso particolare della società l'art.60 del Codice di commercio,ma dal tribunale civile, siccome il richiede l'art. 1096 delle leggi di procedura civile che è generale e di dritto pubblico.

§. 8. Noi non dividiamo questa opinione, perchè spesso gli stessi individui debbono pronunziare sovra quistioni di fatto, sovra cose corporali, e sopra quistioni di dritto e

cose incorporali, e si trovano quindi periti ed arbitri al tempo stesso.

Di queste specie di periti ha parlato il legislatore, il quale ha voluto sempre, in simile materia, conservare ai tribunali la loro autorità. La legge parla di periti e non di arbitri; in ciò non vi è equivoco. La determinazione dei periti è qui destinata a rischiarare, e non a formare il giudizio dei giudici, i quali, secondo l'articolo delle leggi di procedura, non sono obbligati a conformarsi al parere dei medesimi, ove la loro convenzione vi si opponga.

Questi periti debbono essere nominati a norma delle disposizioni dell' articolo 399 delle medesime leggi di procedura civile.

§.9. Ma vi ha una osservazione importante a farsi sopra quanto abbiamo ora detto; ed è che in diritto comune la parte accusata di ritardo sfugge la condanna ai danni-interessi, se giustifica che l'inadempimento proviene da cagione aliena, a lui non imputabile; (come risulta dalle disposizioni contenute nell' art. 1101 delle nostre leggi civili così espresse)

Art. 1101 « Il debitore è condannato se » occorre ai danni-interessi, tanto se non » adempie all'obbligazione, quanto se ne ri» tarda l'adempimento, ancorchè non sievi » per sua parte intervenuta mala fede; purchè » però egli non provi che la mancanza sia » provenuta da una causa estranea non im» putabile a lui ».

§. 10. In tal modo non vi sarebbe luogo a soggettare ai danni-interessi il capitano in ritardo, ove egli provasse che il motivo del suo ritardo deriva da una cagione che non potrebbe essergli imputata, come dalla contrarietà dei tempi, dal pericolo di cadere in mano al nemico, ec., ma egli non può opporre queste circostanze che in forma di scusa e di eccezione alla domanda per danni-interessi fatta dal noleggiatore; e da quel momento l'obbligazione di provarle è onninamente a suo carico. *Incumbit onus probandi ei qui dicit*: il noleggiatore altro non dee provare se non se il fatto del ritardo.

§. 11. Ciascuno sente quanto, a rischiarare il giudice, servono in simili circostanze il registro e 'l rapporto verificato dal capitano, e di quanta importanza sieno essi per giustificare la sua condotta. Le cagioni del ritardo debbano essere regolarmente e per ordine segnate nel registro, e debbono essere mentovate nel rapporto del capitano, il quale (*il rapporto*) sia contestato dalla gente dell'equipaggio.

Art. 286. Se il capitano è costretto a far rimpalmare il bastimento nel corso del viaggio, il noleggiatore è obbligato ad aspettare o a pagare il nolo per intero.

Nel caso in cui il bastimento non potesse essere rimpalmato il capitano è obbligato di prenderne in affitto un altro.

Se il capitano non ha potuto prendere in affitto un altro bastimento, il nolo è dovuto a proporzione del viaggio fatto.

Sommario.

1.— D'onde è tratto il trascritto articolo.
2.— Su quali principi è fondato il soprascritto articolo.
3.— Qual circostanza dee concorrere per l'applicazione del medesimo articolo.
4.— Leggi Romane e straniere sull'oggetto.
5.— Conseguenze tratte dal nostro Codice.
6.— Dovendosi racconciare il bastimento, le spese di carico e discarico delle merci sono a carico del noleggiatore.
7.— Giurisprudenza straniera sull'oggetto.
8.— La obbligazione del capitano di prendere in fitto un altro legno è libera, o assoluta?
9.— Sentimento di Valin e di Pothier.
10.— Opinione contraria di Emerigon.
11.— Opinione nostra uniforme a quella di Emerigon.
12.— Il capitano che può trovare un altro bastimento per il trasporto delle merci, e non lo fa, non può sostenere la mancanza dei mezzi onde adempire al contratto di noleggio.

COMENTO

§. 1. Il trascritto articolo è la ripetizione dell'undecimo del tit. 3 lib. 3 dell' ordinanza del 1681; però dalla reduzione francese contenuta nell'art. 296 più chiaramente sancito, e nel nostro Codice trascritto.

§. 2. Il noleggiatore non è responsabile dei casi fortuiti verso il capitano; il capitano non è tenuto dei casi fortuiti verso il noleggiatore. Sì l'uno che l'altro divide la perdita cagionata dalla forza maggiore, comunque quella avvenga.

Egli si è in forza di questi principi che il nostro Codice ha stabilito l' articolo sopra trascritto, 286.

In tal modo, la perdita che ricade sul capitano consiste nelle spese che egli è obbligato di fare per rimpalmare il bastimento, spese che sono a suo carico. Il danno che il noleggiatore riceve dall'avvenimento consiste nel ritardo che soffre, e che va anche a suo carico.

§. 3. Ma, per applicare questo articolo in una compilazione più estesa e più chiara (quale articolo è la ripetizione dell'ordinanza della marina, art. 11 titolo del nolo), fa d'uopo che la necessità di rimpalmare il bastimento non derivi che dal danno che ha ricevuto dalla tempesta o dal cattivo tempo *dopo la sua partenza*, sia per essersi arrenato, sia per qualche altro accidente sofferto in via. Allora siccome osserva Valin su questo articolo « comechè questo danno non sia che » una avaria semplice, particolare al basti» mento, il ritardo cagionato dalla obbliga» zione di rimediare a tal danno non lascia » però di essere un avvenimento prodotto

« da forza maggiore o proveniente da un ca-
» so fortuito, per il quale nè il padrone nè il
» noleggiatore debbonsi per conseguenza
» alcuna responsabilità ».

§. 4. Questi principi, ricavati dall' antico dritto del mare, cioè dalle leggi Rodie, e dai giudizi di Oleron e dell'ordinanza di Wisbury, sono stati con qualche modificazione della nostra nuova legislazione sanzionati.

La legge 10, §. 1 *ff. de lege rhodia*, decide che il capitano è sciolto dalle sue obbligazioni, se per caso fortuito, e senza sua colpa, il bastimento si trova durante il viaggio fuori di stato di navigare: *Si navis ejus vitium fecerit sine dolo malo vel culpa ejus.*

L'art. 4 dei giudizi di Oleron dice : « Se
» talvolta avviene che la nave deteriori , i
» mercatanti debbono al certo avere le loro
» merci, pagando il nolo a proporzione del
» viaggio fatto. Ma il padrone, se vuole, può
» raddobbar la sua nave purchè possa farlo
» prontamente, altrimenti egli può terminare
» il viaggio col prenderne a fitto un altro, ed
» allora il padrone avrà il nolo delle dette
» derrate ec. ».

L'art. 16 dell'ordinanza di Wisbury dispone: «I mercanti possono ritirare le loro mer-
» ci, pagando il nolo, o facendo contento il
» padrone. Altrimenti il padrone può fare
» accomodare il suo bastimento, se farlo pos-
» sa in poco tempo, e terminare il suo viag-
» gio; se poi non può , potrà trasportar le
» merci sovra altri bastimenti al luogo desti-
» nato, ed allora il noleggiatore gli pagherà
» il suo nolo ».

§. 5. Ma in simil caso il nostro Codice di commercio, siccome abbiamo ora veduto , impone al capitano l'obbligazione di prendere a fitto un bastimento.

Così, se durante il viaggio il bastimento ha bisogno di essere rimpalmato per cagione della tempesta, del cattivo tempo, o di una battaglia, sofferti dopo la partenza , fa mestieri, che il noleggiatore attenda il racconciamento del bastimento, ove far si possa sollecitamente, ovvero, che paghi il nolo intero, se ritira le sue merci , senza poter far uso del favore dell' art. 281, cioè ritirar le sue mercanzie, offerendo la metà del nolo, visto che il viaggio è incominciato, e che, a norma dell'art. 283 egli non può più allora ritirare le sue merci, che con l' obbligo di pagare il nolo intero.

§. 6. Se per lo racconciamento del bastimento vi fosse necessità di discaricare le merci, il discarico del pari che il ricarico si farebbe a spese del noleggiatore; è ciò una conseguenza dell'accidente che obbliga al racconciamento, e di cui non ha responsabilità a chiedere al capitano o proprietario il quale altronde è quello che perde il più , poichè le spese di racconciamento, ed il nutrimento ed i salari dell'equipaggio durante tutto questo tempo sono a solo suo carico (1).

§. 7. L'art. 55 dell'ordinanza di Wisbury metteva le spese nel numero delle avarie grosse e comuni. Il Codice di commercio del pari che l' ordinanza della marina non ha adottato questa regola—(*Vedi la legge 6 ff. de lege rhodia, la quale parla di un bastimento battuto dalla tempesta nell'andare a Ostia, e che fu obbligato a dar fondo a Ippona. La legge non mette le spese di approdo , e di racconciamento a carico dei caricanti : Nautae pro damno conferre debeant? respondit non debere*).

§. 8. Se il bastimento è in tale cattivo stato da non poter sopportare un racconciamento, o se per qualunque altra cagione questo racconciamento non può esser fatto, il capitano è obbligato a prenderne a fitto un altro; Questa quistione è stata controversa sotto l'impero dell'ordinanza della marina , che diceva: il capitano *sarà tenuto incessantemente di prenderne a fitto un altro.*

§. 9. Valin e Pothier, fondandosi su l'art. 4 delle leggi Rodie, su l'avviso di Vinnio , *in tit. ad legem rhodiam*, su le disposizioni dell'art. 4 dei giudizi di Oleron e degli art. 16 e 17 dell'ordinanza di Wisbury, ec. son di parere che queste espressioni, *sarà tenuto di prenderne a fitto un altro*, non debbano esser prese alla lettera; « esse debbono intendersi
» in questo senso, *sarà tenuto*, se il capitano
» vuol guadagnare per intero il suo nolo, e

(1) Vedi Valin sull'art. 11, titolo del nolo, nella ordinanza della marina.

» non già nel senso, che vi sia tenuto precisamente ed assolutamente;giacchè col contratto di locazione del suo bastimento egli non si è obbligato che a dare il suo bastimento; non si è punto obbligato a darne un altro;ed allorchè per effetto di una forza maggiore,di cui non è risponsabile,non può più darlo,egli non è obbligato ad altro, secondo i principî della locazione, se non se a calcolar di meno al noleggiatore, o al locatario tanto di nolo,per quanto rimaneva a farsi del viaggio, il quale gli vien pagalo in questo caso in proporzione del cammino che si è fatto, avuto riguardo a quello che si dovea fare (1) ».

§. 10. Emèrigon è dal canto suo di avviso che la legge è precisa, che il padrone *è obbligato a prendere a fitto incessantemente un altro bastimento*, e che non è dispensato da questa obbligazione formale che nel caso *in cui non possa trovarne*.

» Io credo adunque,dice egli,che i signori Valin e Pothier s'ingannano,ec. La dottrina di questi due autori sarebbe buona, se il caricante fosse in grado di cercare da sè un altro bastimento: tale è il caso dell'articolo 7 della dichiarazione del 1779. *Allorquando il bastimento, si dice, sarà stato condannato per non essere più atto a continuare la sua navigazione, gli assicuratori su la merce saranno tenuti a forlo incessantemente significare agli armatori, i quali, del pari che gli assicuratori, faranno le loro diligenze per trovare un altro bastimento,sul quale caricare le dette merci, e trasportarle al luogo di loro destinazione.*

» Ma se l'accidente è avvenuto in paese lontano, ove i caricanti non possono dare ordine nè da sè stessi, nè per mezzo di loro commissionato, certo è che il capitano, il quale è nel tempo stesso l'incaricato e dei caricanti e degli armatori, dee invigilare alla conservazione della merce,e fare tutto quello che le circostanze richieggono per lo meglio della cosa.

« La sua qualità di capitano lo rende *padrone*, egli ha la cura di tutto ciò che concerne il bastimento ed il carico. Egli è risponsabile, e tenuto a rendere conto di tutte le merci caricate nel suo bastimento, egli è adunque obbligato a fare ciò che è da presumersi che farebbero i caricanti, se fossero sul luogo.

» Egli sarebbe per conseguenza assai biasimevole, se facesse vendere parte delle merci salvate per pagarsi del guadagnato nolo, e lasciasse il rimanente in paesi lontani, nel mentre avrebbe potuto con altro bastimento condurre il tutto al luogo della destinazione (1) ».

§. 11. Le ragioni di questo dotto giureconsulto sono,a creder nostro, decisive. Al capitano sono affidate le merci caricate nel bastimento; egli adunque deve risponderne; ei non è assolutamente tenuto per le *sue colpe anche lievi*; è anche obbligato per le merci caricate sul suo bastimento siccome abbiam ragionato sull'art. 209 tit. 3 del lib. 2 esso deve prendere tutte le precauzioni necessarie per la loro conservazione, e per farle portare al luogo della loro destinazione: egli è il rappresentante dei caricanti assenti; dee quindi fare ciò che farebbero essi stessi se fossero presenti.

Se dunque il bastimento non è suscettibile di racconciamento, il capitano debbe procurarne un altro, per condurre le merci al luogo destinato, siccome avrebbero fatto gli stessi caricanti, dei quali è il mandatario salariato.

§. 12. Una persona non è dispensata dell'adempiere alle proprie obbligazioni,se non quando giustifica che l'inadempimento proviene da causa aliena, e non imputabile (art. 1101 delle leggi civili).Ma il capitano il quale,nella presente ipotesi,può trovare un altro bastimento, può mai con ragione sostenere che non gli resta alcun mezzo per adempiere al contratto di noleggio?

Il bastimento non è quì che il mezzo di trasporto, sul quale cade la convenzione principale. Ora, si può mai sostenere, che,

(1) Vedi Valin loco citato, e Pothier, contratto di noleggio n. 68.

(1) Vedi Emèrigon, t. 1, p. 428.

allorquando manca questo mezzo, ed altri se ne presentano nel tempo stesso per adempiere a questa convenzione principale; cioè allorquando il capitano si trova nella impossibilità di effettuare il trasporto delle merci con un altro bastimento, si può mai sostenere, ripetiamo, che l'inadempimento provenga da una causa aliena, che a lui essere non possa imputata?

No, senza dubbio; per potervi esser impossibilità di adempimento, fa mestieri che vi sia impossibilità di rimpiazzare il bastimento; ed è questo il solo caso in cui la legge libera il capitano. Allora il nolo è dovuto in proporzione del viaggio fatto.

Del resto, la opinione di Valin e di Pothier dee tanto meno essere ammessa oggidì, in quanto la Corte reale di Caen, nel far menzione di questa opinione, aveva addimandato che fosse resa facoltativa la disposizione della legge, e che il capitano che non ne farebbe uso, ricevesse il nolo solo a proporzione del viaggio fatto (1).

Nulladimeno, l'art. 280 è rimasto concepito nei termini in cui la commissione lo aveva proposto.

Se il nuovo legislatore avesse voluto ammettere la interpretazione di Valin e di Pothier, egli avrebbe detto: *Il capitano potrà*. Al contrario, esso dispone assolutamente, e dice: *Il capitano è tenuto*: donde siegue, che la opinione di Valin e di Pothier è rigettata, e che i noleggiatori possono costringere il capitano a prendere a fitto un altro bastimento, se vi è possibilità di trovarne.

(1) Vedi osservazioni dei tribunali, t. 2, p. 170.

Continuazione del Sommario.

SULLO STESSO ARTICOLO 286.

1. —Se il capitano è obbligato prendere in fitto altro bastimento a prezzo maggiore del precedente, chi sopporterà la differenza?
2. —Qual'è il mezzo per provare che il bastimento noleggiato, non è in istato di riattarsi.
3. —Quando si verifica l'obbligo del capitano di noleggiare altro legno per il trasporto delle merci.
4. —Caso in cui il contratto di noleggio si risolve, e come sarà regolato il modo di pagamento del nolo.
5. — Il capitano è in diritto di noleggiare il bastimento in surroga.
6. —I mercanti sono in diritto di rifiuto.
7. —Il capitano in caso di rifiuto, ha tutta ragione di far giudicare dal magistrato il rifiuto stesso
8. — Opinione di Valin nel riscontro.

COMENTO

§. 1. Nel caso in cui il capitano è stato obbligato a noleggiare un altro bastimento ad un prezzo proporzionalmente più alto di quello accordato primitivamente dal caricante, sarà questo aumento di nolo per conto del capitano?

Emèrigon, *loco citato*, porta una sentenza dell'ammiragliato di Marsiglia del 80 luglio

1748, che ha deciso l'affermativa,ed ha condannato il capitano.

Il che faceva dire a Valin, nell'approvare questa sentenza: « Ciò mi conferma nella » idea che il padrone,nel caso del nostro ar- » ticolo, non può essere costretto a noleg- » giare un altro bastimento; altrimenti niun » dubbio che a carico dei caricanti debba » andare l'eccedente del nolo già convenuto » tra essi ed il padrone, qualora non vi sia » eccesso nella stipulazione del nolo del ba- » stimento surrogato, perchè allora il pa- » drone sarebbe risguardato come avente » sacrificato gl'interessi dei caricanti,le con- » dizioni dei quali non gli era permesso di » aggravare il loro consenso ».

Ma se Emérigon citava dal canto suo la sentenza dell'ammiragliato di Marsiglia,non era che per combatterla: « La sentenza del » nostro tribunale,osserva egli,stato sareb- » be senza dubbio riformata se il capitano » avesse appellato. Ciò che dice il signor » Valin, riguardo *all'eccesso nella stipula-* » *zione del nolo del bastimento surrogato*, » concerne più tosto il *noleggiato* che il ca- » pitano.Quest' è risguardato avere operato » in buona fede e nel miglior modo possibile. » Se il noleggiato,abusando della circostan- » za, ha preteso una eccessiva promessa di » nolo, si può far ridurla, senza che il capi- » tano,ove non si provasse la sua complicità » nella frande, possa essere accusato di col- » lusione ».

Comunque egli sia, la decisione della quistione che ne occupa, si trova nella disposizione dell'art. 9 della dichiarazione del 1779, la quale contiene:

» Nel caso in cui le dette merci fossero » state caricate in un nuovo bastimento, gli » assicuratori correranno i rischi per tali » mercanzie sino al loro sbarco nel luogo » della loro destinazione, e saranno inoltre » tenuti di sopportare, in discarico degli as- » sicurati, le avarie delle merci, le spese di » salvamento, e di discarico di magazzinag- » gio e di rimbarco,unitamente ai dritti, che » potrebbero essere stati pagati ed all'*aumen-* » *to del nolo se ve ne è* ».

Confessiamolo pure, questo articolo spiega assai bene il vero senso dell'ordinanza del nostro Codice di commercio. Son le stesse regole, gli stessi motivi, che fanno decidere.

Se non era possibile ammettere come avaria grosse l'aumento del nolo e delle altre spese, allorchè si tratta di un vero salvamento, ed in niun conto di una operazione per la salvezza comune, è naturale che tal nolo sia a carico della cosa medesima, cioè della merce, allorchè questo aumento di nolo non ha luogo che per la salvezza particolare di queste, vale a dire, per il suo trasporto al luogo destinato.

La quistione si trova decisa a favore del capitano dall'art. 342 del medesimo Codice di commercio, poichè mette l'eccedente di nolo a carico degli assicuratori del carica- mento, e per conseguenza a carico dei caricanti proprietari della merce. Si tratta qui di un caso fortuito, di cui il capitano non può essere tenuto: è già abbastanza la perdita del suo bastimento. Altronde, qual mandatario del caricante egli è stato obbligato a noleggiare un bastimento: esso ha adunque l'azione contraria del mandato; *quatenus sibi abest ex causa mandati.*

Diciamo adunque che allora quando il capitano è obbligato a noleggiare un altro bastimento, per non essere il suo suscettibile di racconciamento, ed il prezzo di questo nuovo noleggio è proporzionalmente più alto di quello accordato primitivamente dal caricante, l'aumento di nolo è per solo conto di questo ultimo.

§. 2. Ma per giudicare se il bastimento possa essere racconciato, fa d'uopo, prima di incominciare il racconciamento, assoggettarlo alla visita dei periti i quali ne fanno il loro rapporto nelle forme. D'altronde l'impossibilità di racconciare il bastimento può risultare dal non trovarsi in quel luogo il legname ed i materiali necessari, e dal non offrire lo stesso luogo idoneità a poter rimettere il bastimento in istato di navigare (1).

§. 3. Nel caso adunque in cui è deciso che il racconciamento, o non può farsi, o sarà troppo lungo, il capitano è obbligato a noleggiare un altro bastimento; giacchè il riparare il bastimento danneggiato sarebbe lo

(1) Vedi Emérigon, t. 1, p. 591.

stesso che costruirne un nuovo, ove il racconciamento richiedesse altrettanto tempo ed altrettanta spesa che la costruzione (2).

§. 4. Se esistono nel luogo altri bastimenti che possano noleggiarsi, il contratto di noleggio continuerà a sussistere.

Allorchè non si trovano bastimenti, ovvero quei che vi si trovano, non sono in istato di sostenere il viaggio, oppure i proprietarî non vogliano noleggiarlo, allora la convenzione è risoluta, perchè vi è in questo caso impossibilità di adempimento, ed il nolo è dovuto al capitano a proporzione del viaggio fatto.

§. 5. Il dritto del capitano stà nel noleggiare egli stesso quel bastimento che propone in rimpiazzo del suo.

§. 6. Il dritto dei mercatanti sta nell' accettare o nel ricusare il proposto bastimento; può non convenir loro quello che il capitano offre. Essi non sono obbligati ad accettare la surroga di un bastimento che loro offre minor sicurtà di quello sul quale avevano caricato, nè ad accettare tampoco la surroga di due bastimenti inferiori a quello che aveano scelto. Molto meno possono eglino essere obbligati ad acconsentire a lasciar porre le loro merci in barche, in alleggio in gabarre, per essere portate al luogo della loro destinazione, qualunque fosse la garentia che il capitano potesse offerire per tutti gli avvenimenti.

§. 7. Nulladimeno, i caricanti non deggiono esercitare arbitrariamente un tal diritto e si deve ammettere o rigettare il loro rifiuto, secondo che vi è o non vi è pericolo pel caricamento delle merci. In questa specie di controversia è necessaria una verificazione di periti: i tribunali debbono soltanto giudicare se il bastimento, dal capitano presentato, sia o pur no in istato da fare il servizio per il quale è destinato.

§. 8. Valin, *loco citato*, osserva che in queste circostanze, essendo il ritardo di conseguenza, sarebbe pericoloso il litigare.

Per la qual cosa, dice egli, il mezzo ordinario è di risolvere il contratto di noleggio e di pagare al padrone il suo nolo *a proporzione del viaggio fatto.*

§. 9. Ma non deesi perdere di mira, e dobbiamo qui farlo osservare, che, per applicare i principî ora spiegati, fa mestieri che la necessità di raddobbare il bastimento provvenga assolutamente dal danno sofferto in viaggio per battaglia, tempesta, o mal tempo, ec.

Se al contrario lo sfacimento del bastimento, il suo cattivo stato, derivasse da un fatto del capitano, per esempio, da mancanza di cosa, da imprudenza, ec. non sarebbe più allora un avvenimento cagionato da *forza maggiore*, e provegnente da *caso fortuito*; sarebbe sebbene un avvenimento derivante dalla propria colpa del capitano, di cui egli dee rispondere, a norma dell'art. 230, sì verso i caricanti che verso il proprietario del bastimento, e di cui per l'effetto dell'art. 203 è anche tenuto il proprietario verso i caricanti.

(2) Vedi Targa, cap. 54, p. 239.

Art. 287. Il capitano perde il suo nolo, e paga i danni e gl' interessi del noleggiatore, se questi prova, che quando il bastimento partì era fuori stato di navigazione. La prova si ammette non ostante e contra il certificato di visita alla partenza.

Sommario.

1.—L'articolo trascritto conferma il comento sull'articolo precedente.
2.—In che consiste il dettato del sopradetto articolo.
3.—Nel riscontro non vi è distinzione da farsi tra capitano di buona fede, o mala fede, per le conseguenze della perdita del nolo e danni-interessi.
4.—Osservazione di Pothier sull'oggetto.
5.—Chi dee far la pruova della inutilità del bastimento prima della partenza.
6.—Il Certificato di visita non è una pruova bastante in favor del capitano.
7.—Esempio somministrato da Emèrigon.
8.—Ragioni perchè il legislatore nell'articolo 287 ha ammessa la pruova non ostante il certificato di visita.
9.—I certificati di visita non formano presunzione *juris et de jure*, a prò del Capitano, invece sono contro di lui.
10.—*Quid*, se il Capitano provasse di conoscere il noleggiatore, che il legno era incapace di navigare.

COMENTO

§. 1. Dal trascritto articolo, ne segue, che il precedente 286: ha solo riguardo nel caso in cui il rimpalmo dipenda da forza maggiore, vale a dire occasionato da caso fortuito, o altro accidente marittimo, sopraggiunto dopo la partenza.

§. 2. In questo articolo invece, si tratta di una prevaricazione per parte del capitano, di aver noleggiato un bastimento incapace di navigare. Invero bisogna ritenere che il bastimento sia nello stato di navigare allorchè fa vela; almeno così vien creduto dai terzi, che nella buona fede contrattano, ma se il bastimento fosse fuori stato di navigare, quando si è messo in mare, il capitano non solo perde il suo nolo, ma inoltre è tenuto dei danni-interessi verso il noleggiatore; questo è quanto risulta dall'art. 287.

La pena pronunziata in questo caso contro del capitano è giustissima, atteso che per la natura del contratto di noleggio è tenuto costui di garantir il suo bastimento buono, ed in istato di far il viaggio per il quale l'ha noleggiato (1).

E nel riscontro è osservabile ancora, che se il legno è ridotto in uno stato d'innavigabilità, oltre i danni-interessi dovuti al noleggiatore costui non è tenuto a pagare il nolo.

§. 3. La legge, siccome osserva molto bene il signor Locrè, non fa distinzione tra il capitano di buona fede, che non ha conosciuto il cattivo stato del suo bastimento, e 'l capitano di mala fede, che ha dissimulato. È senza dubbio possibile diciamolo collo stesso signor Locrè, che alcune riparazioni leggiere siano sfuggite all'attenzione del capitano più attento; ma è fuori di ogni verisimiglianza, che egli non si accorga di non essere il suo bastimento atto a navigare. Quì, l'errore sarebbe in un capitano una colpa tanto grave,

(1) Quintin-Weytren, trattato delle avarie p. 10.

quanto da risguardarsi e punirsi come dolo: *Latissima culpa dolo aequiparatur* (1).

Perciò, se la necessità di raddobbare il bastimento proviene dalla sua non attitudine a navigare, *allorchè ha fatto vela*, e non dai danni che avrebbe sofferti per forza maggiore o per caso fortuito *dopo la sua partenza*, allora il noleggiatore è dispensato dal pagare il nolo intero non solo, ma altresì il nolo in proporzione del viaggio fatto:il capitano paga anche i danni e gl' interessi verso il noleggiatore.

§. 4. « Il padrone, osserva Pothier, è malevadore dei vizî del suo bastimento i quali » rendevano questo, al momento della partenza, inabile a trasportare le merci al luogo della loro destinazione; e se alcuno di » questi vizî ne ha impedito, o anche solamente ritardato un pò notabilmente il trasporto, egli è tenuto dei danni e degl'interessi del noleggiatore (2) ».

§. 5. Siccome ogni bastimento, alla sua partenza, è risguardato atto alla navigazione, così si spetta al noleggiatore che afferma il contrario, il somministrare una tal prova; *se questi prova*, aggiunge l'art. 287. In fatti é massima certa, che la prova della asserzione sta a carico di colui che asserisce (3). La presunzione è naturalmente in favore del capitano, il quale non è obbligato a provare ciò che nega (4): nulladimeno, egli è tenuto a provare i fatti su i quali poggia la sua difesa (5).

In forza di questi principî, ed insimile circostanza, il caricante è tenuto a provare, che il bastimento era fuori di stato di navigare, quando mise alla vela. Il capitano non è tenuto a provare il contrario; ma, se vuole provarlo, è obbligato a produrre prove non equivoche.

§. 6. Il certificato di visita alla partenza non sarebbe una pruova incontestabile in suo favore. La presentazione di questo certificato non impedisce che si possa provare la non attitudine del bastimento a navigare. Ben si comprende che il bastimento, le cui membra *marcate* ingannano all'aspetto, perchè ricoperte con bordature atte a nascondere il vizio, può essere riconosciuto navigabile dai periti, nel mentre, in sostanza, esso è fuori di stato di tenere il mare, giacchè il bastimento trae tutta la sua forza dalla sua *ossatura*. D'altronde, la visita di un bastimento può esser fatta con poca accortezza, e molta precipitanza.

§. 7. Noi daremo qui per esempio il bastimento *i cinque fratelli*, di Nantes, sul quale, si andò nel 1787 innanzi all'ammiragliato di quella piazza marittima.

In una prima visita, i periti nulla trovarono di *difettoso*, nè alcun pezzo suscettibile di riparazioni. Fanno scandagliare nella stiva, tanto a prua quanto a poppa, i principali pezzi, e trovano *tutto in buono stato*, eccetto *la seconda ghirlanda* che era rotta.

In forza di questo rapporto dei periti si doveva credere di essere legalmente certo, che il bastimento *i cinque fratelli* non conteneva altri vizî interni e nascosti. Però, questa presunzione fu smentita da due visite di nuovi periti, i quali fecero conoscere che nel trasporto vi era *una barra rotta*; nella stiva, *una ghirlanda, tre apostoli, la controruota di poppa, la barra del bajlio maestro marcite; che la bordatura era rosa dalla ruggine dei chiodi; che tutte le barre aveano del movimento*; che nell'esterno *quasi tutte le palette erano aperte; le bordature, le alette di poppa, la seconda barra, le incinte, ed altre membra, riscaldate, marcite e rose dalla ruggine dei chiodi*, ec.

§. 8. Il legislatore non poteva adunque accordare una certezza legale, esclusiva di qualunque prova contraria, a dei processi verbali di visita, che sono spesse insufficienti a far conoscere il vero stato di un bastimento, sopra tutto in quei armamenti, che son qualche volta diretti dalla voglia smisurata di un profitto illecito. Ecco perchè il paragrafo dell'art. 287 dispone che « la prova è » ammessa, non ostante e contro il certifi- » cato di visita alla partenza ».

Il legislatore non ha voluto permettere che

(1) Vedi il signor Locrè su l'art. 297 del Codice di commercio.
(2) Vedi Pothier contratto di noleggio n. 30.
(3) L. 2 ff. de prob.; l. 23, Cod. eod., ec.
(4) L. 1 de prob.
(5) L. 19 ff. de prob.

il certificato de' visitatori fosse maggiore della evidenza.

L'art. 12 titolo del nolo, dell' ordinanza della marina, nulla diceva a tal riguardo. Alle osservazioni di Valin dobbiamo il veder questa disposizione conservata nella legge nostra.

L'ordinanza serbava il silenzio per una ragione molto semplice; essa non aveva stabilito alcun processo verbale di visita prima della partenza del bastimento, limitandosi ad esortare il capitano *a vedere prima di far vela*, se il bastimento era ben zavorrato e caricato, fornito di ancora di attrezzi e di arredi, e di tutte le cose necessarie al viaggio (1).

La dichiarazione del 17 agosto 1779 supplì in questo punto all'ordinanza della marina, e resa questa visita prima della partenza obbligatoria per ogni capitano di bastimento.

Queste misure di precauzione odi saggezza sono passate per intero nella legge del 13 agosto 1791, e nell'art. 297 del Codice di commercio francese.

§. 9. In tal modo, la garentia del capitano del bastimento, diciamo con Valin, avrebbe ugualmente luogo, sebbene il bastimento fosse stato visitato prima della sua partenza e giudicato in istato di fare il viaggio, tostochè, per accidente, sarebbesi verificato che dei vizi nascosti non lo rendevano più navigabile, cioè a dire, se fosse provato che esso aveva delle membra marcite, rotti, o talmente guaste, che gli era impossibile di resistere agli accidenti ordinarî dei colpi di vento e di mare, inevitabile in ogni navigazione (1).

Così i processi verbali di visita prima della partenza non formano una presunzione *juris et de jure* che il bastimento, dopo aver fatto vela, sia divenuto non atto a navigare per fortuna di mare, essa è semplicemente legale, vale a dire, che i caricanti possono oppugnarla con la prova contraria.

La presunzione è al contrario *juris et de jure* contro il capitano, allorchè sono stati omessi i processi-verbali di visita. Non presentandosi tali processi-verbali, si suppone che il bastimento non sia più in istato di navigare per un vizio suo proprio, ed i caricanti han fatto già una gran parte della loro prova.

Ma noi circonstanzieremo di vantaggio questa presunzione dalla legge, risultanti dalla mancanza di processo-verbale di visita di bastimento, allorchè spiegheremo il titolo delle assicurazioni.

§. 10. Ma *quid*, se il capitano provasse che il noleggiatore o caricante conosceva che il bastimento era fuori di stato di navigare, allorchè mise alla vela? Allora il capitano non sarebbe tenuto ad alcun danno-interesse verso quest'ultimo, perchè una persona non è reputata aver sofferto danno, quando lo ha sofferto per sua volontà (*L. ff. de reg. jur.*). Ciò non ostante, l'uno e l'altre potrebbero essere convenuti innanzi ai tribunali come colpevoli di una collusione criminale, che avrebbe potuto occasionare le più gravi disgrazie, ed avere le più funeste conseguenze per la conservazione dell'equipaggio.

(1) Vedi art. 8, titolo del capitano.

(1) Vedi Valin su l'art. 12 titolo del noleggio.

ART. 288. — Il nolo è dovuto per le mercanzie che il capitano sia stato costretto a vendere per sovvenire alle provvisioni, al rimpalmo ed alle altre necessità pressanti del bastimento; tenendosi da lui conto del loro valore, secondo il prezzo al quale al rimanente, o altra simile mercanzia della medesima qualità sarà venduta al luogo del discarico, se il bastimento arriva a buon porto.

Se il bastimento si perde, il capitano terrà conto delle mercanzie, secondo il prezzo al quale egli le avrà vendute, ritenendo egualmente il nolo notato sulle polizze di carico.

Sommario.

1.—Origine dell'articolo trascritto, e come ha stretto rapporto con l'art. 222 del medesimo Codice di Eccezione.
2.—Per quali casi il Capitano può vendere le merci.
3.—In qual modo il Capitano dovrà rimborsare il proprietario delle merci vendute.
4.—In caso di vendita di mercanzie da parte del Capitano, il proprietario delle merci vendute è obbligato di pagare il nolo.
5.—Legislazioni straniere sull'oggetto.
6.—Ragioni del perchè il caricante dee pagare l'intero nolo sulle merci prese dal capitano e vendute lungo il viaggio, comunque non giunte alla loro destinazione.
7.—*Quid*, se il bastimento perisce dopo la vendita delle merci.
8.—Come sarà regolato nel caso che, le merci invece di essere vendute si fossero date in pegno. Nostro divisamento.

COMENTO

§. 1. La prima disposizione di questo articolo è conforme al 14 del tit. 3 lib. 3 dell'ordinanza del 1681.

È di necessità però conferire questo articolo 288 con l'altro 222 del medesimo Codice di eccezione tit. 3 lib. 2 relativamente al dritto che ha il capitano di vendere nel corso del viaggio qualche porzione di mercanzia per vettovaglie, riattamento, ed altre necessità pressanti del bastimento durante il viaggio.

§. 2. Comechè il capitano sia obbligato di conservare le merci dei noleggiatori caricate sul suo bastimento, nulladimeno, siccome a necessità fa cessare tutte le obbligazioni e non è soggetta ad alcuna legge, l'art. 288 del Codice di commercio permette al capitano, nel corso del viaggio, di vendere delle merci, sino a dovuta concorrenza, per bisogno di vettovaglia, per raddobbo ed altre necessità del bastimento.

§. 3. Ma in questo caso, il capitano dee pagare al noleggiatore il prezzo di tali merci secondo il corso che il rimanente, o altra simile merce della stessa qualità, avrà nel luogo dello scarico del bastimento, se questi arrivi a salvamento.

§. 4. In questo caso anche, e per reciprocanza, il noleggiatore è tenuto di pagare al capitano il nolo intero delle merci vendute.

§. 5. L'art. 22 dei giudizi di Oleron dice: « Ma il padrone può ben prendere del » vino e delle derrate dai detti mercatanti e » venderne per la sua ricompensa. E quando » la detta nave sarà giunta al luogo del suo

» scaricamento, i vini che il padrone avrà
» presi debbono essere assicurati, e messi allo
» stesso prezzo di quello, nè più, nè meno,
» al quale saranno comunemente venduti gli
» altri, e deve (il padrone) avere il nolo
» dei vini che avrà presi ».

L'art. 35 dell'ordinanza di Wisbury dispone egualmente. « Ma, in caso di grande, necessità, egli potrà (il capitano) vendere della
» mercanzia, e, giunta che sarà al luogo destinato, pagherà al mercalante le dette
» merci al prezzo al quale saranno le altre
» vendute, e gli sarà pagato del suo nolo per
» le merci che avrà prese e vendute come
» per le altre ».

Tale è anche la disposizione testuale dell'art. 69 della stessa ordinanza, che dice:
» Quando il padrone è costretto a vendere
» alcune merci, è tenuto di pagarle al prezzo
» al quale saranno vendute le altre merci,
» qualora sia giunto a salvamento, ed egli
» sarà anche pagato del suo nolo per le anzidette merci vendute ».

In fine l'art. 19 delle assicurazioni di Anversa dice: « Le quali merci saranno pagate
» al mercante al prezzo al quale si venderanno le altre, pagandosi al capitano il suo
» nolo tanto per le dette merci vendute
» quanto per le altre; il tutto sotto pena di
» qualunque spesa, danno ed interesse verso
» il mercatante e proprietario del bastimento ».

§. 6. Era in fatti giusto, che il noleggiatore o il caricante pagasse in questo caso l'intero nolo di tali merci, sebbene non fossero giunte al luogo della loro destinazione, poichè si fa conto che esse vi sieno arrivate, e poichè gli sono pagate al prezzo al quale ve le avrebbe vendute, ed al quale ha vendute quelle che vi sono pervenute.

Questi principî degli antichi usi e delle antiche consuetudini del mare sono stati consagrati e nell'ordinanza del 1681 nel Codice francese e nel nostro Codice di commercio.

L'ordinanza dice, art. 14, titolo del nolo; « Il nolo sarà parimenti dovuto per le
» merci che il padrone sarà stato costretto
» di vendere per vettovaglia, raddobbo, ed
» altre necessità pressanti, tenendo egli conto del loro valore al prezzo al quale il rimanente sarà venduto nel luogo del loro
» discarico ».

Il Codice francese, con una compilazione semplice e chiara, dispone, art. 298: « Il nolo è dovuto per le mercanzie che il capitano è stato costretto a vendere per sovvenire alle provvisioni, al rimpalmo, ed alle
» altre necessità pressanti del bastimento,
» tenendosi da lui conto del loro valore, secondo il prezzo al quale il rimanente, o altra simile mercanzia della medesima qualità, sarà venduta al luogo del discarico, se
» il bastimento arriva a buon porto ».

§. 7. Ma tutto ciò suppone, come si vede, che il bastimento arrivi a salvamento. Allorquando il bastimento non è giunto al luogo della sua destinazione, essendo perito nel corso del viaggio, dopo la vendita delle merci, sono egualmente dovuti il nolo ed il prezzo di queste merci?

L'ordinanza della marina nulla avea deliberato su questo riguardo nel caso della perdita del bastimento. I comentatori professavano una dottrina contraddittoria. Emèrigon riguardava le merci vendute prima della perdita per sovvenire ai bisogni del bastimento, come l'oggetto forzato di un contratto a cambio marittimo, e ne ricusava il pagamento. Valin e Pothier accordavano questo pagamento, riguardando le merci come salvate, poichè se n'era disposto prima che il bastimento avesse sofferto alcun sinistro avvenimento.

La commissione composta in Francia per la redazione del detto Codice di commercio, considerato l'opinione di Emerigon nei suoi rapporti con la giustizia e l'equità, avea creduto dover adottarla; ma la Sezione dell'interno ed il Consiglio di Stato furono di un avviso contrario:

Per effetto di questi motivi.

» È sembrato equo di pensare, diceva il
» signor Begouen oratore del governo al-
» l'Assemblea del Corpo legislativo dell' 8
» settembre 1807 che le merci vendute per
» sovvenire ai bisogni del bastimento costituivano un titolo di credito a favore del
» loro proprietario; che da quel momento
» essi aveano cessato di essere in rischio;

» che il capitano ed i proprietari del bastimento, i quali erano incaricati di provvedere ai suoi bisogni, avevano contratto un debito individuale, impiegando queste merci all'adempimento del loro personale dovere; che in simile circostanza un contratto a cambio marittimo non potrebbe con la sua semplicità esser presunto nè supposto; che sarebbe strano il voler riguardare come perdute le merci vendute prima della perdita del bastimento, nel mentre queste avrebbero potuto esser salvate nella stessa circostanza del naufragio; che in fine il proprietario di queste merci venduto, ove non gli fossero pagate, si troverebbe spogliato, senza poter esercitare alcun ricorso contro i suoi assicuratori, i quali non sarebbero tenuti al rimborso, per non esservi stato, al momento del naufragio, oggetti di rischio a bordo ».

Queste riflessioni han menato alla disposizione espressa nel secondo paragrafo dell'art. 298 che aggiunge alla prima: « Se il bastimento si perde, il capitano terrà conto delle mercanzie, secondo il prezzo al quale le avrà venduto, ritenendo egualmente il nolo notato su le polizze di carico ».

Di modo che oggidì non vi è più luogo a controversie. O che il bastimento arrivi a salvamento, o che perisca dopo la vendita delle merci, il prezzo di queste merci vendute pe' bisogni del bastimento deve egualmente esser pagato dal capitano, ritenendone il nolo: con questa differenza però, che, se il bastimento si rende alla sua destinazione, le merci sono pagate al prezzo al quale il rimanente, o altra simile mercanzia della stessa qualità, sarà venduto al luogo del discarico; dovechè, se il bastimento si perda, il capitano non dovrà che il prezzo che egli ne avrà ricavato.

Fa d'uopo adunque allontanare attualmente la disposizione dell'art. 68 dell'ordinanza di Wisbury, in questi termini: « Se mai il bastimento si perde, il padrone sarà nulladimeno tenuto di pagare le dette merci, *senza poter pretendere alcun nolo* ».

Quest'ultima disposizione non è d'altronde nè equa, nè giuridica, essendo sempre il padrone nel dritto di pretendere il nolo di tutte le merci che consegna, o di cui è obbligato a pagare il valore.

§. 8. Ma *quid* del caso in cui le merci, invece di essere state vendute, fossero state date in pegno, giusta l'art. 222, pe' bisogni del bastimento?

Nè tale art. 222, nè l'art. 288 parlano di queste merci date in pegno in virtù di simile autorizzazione della legge.

È nostro avviso che, rispetto al proprietario delle merci, vendere o dare in pegno sia la medesima cosa. Il pegno delle merci produce, in quanto ai caricanti, lo stesso effetto della vendita. Le merci non essendo state trasportate sino al luogo della loro destinazione, debbono rimanere per conto del capitano: i caricanti non debbono profittare meno del beneficio di vendita che ne speravano nel luogo della destinazione, che del beneficio loro accordato per le merci vendute.

Per la qual cosa se il bastimento giunge a salvamento, non dev'esservi difficoltà: il capitano deè pagare ai caricanti le merci date in pegno, secondo il prezzo al quale sarebbero state vendute nel luogo della loro destinazione.

Se al contrario il bastimento si perde, siccome le merci vendute non debbono esser pagate che al prezzo di questa vendita, così, ragionando noi per analogia, crediamo che le merci date in pegno non debbano esser calcolate ai caricanti se non in ragione della somma che il capitano ha ricevuta, e salvo a rimettere a questo il titolo di pegno, in virtù del quale le merci potrebbero essere ritirate. Tal è ancora l'avviso dell'autore del repertorio universale della giurisprudenza commerciale, t. 1, p. 410.

Conchiudiamo adunque, che qualora avvenisse il caso di vendere una porzione delle mercanzie per rimpalmare il bastimento, il capitano sarà tenuto a rimborsarne il prezzo al caricante e questi, è obbligato da parte sua pagare l'intero nolo. È util cosa però, nel primo caso che il capitano, si munisca di un certificato dei prezzi correnti al luogo del discarico, e che eseguita la vendita procuri che il prezzo da esso ricavato emerga da un legale documento, per così evitare quistioni, che potrebbero insorgere.

Art. 289. Se sopravviene interdizione di commercio col paese per cui il bastimento è in via, e sia questo obbligato a ritornare col suo carico, non è dovuto al capitano che il nolo dell' andata, ancorchè il bastimento sia stato noleggiato per l' andata, e per il ritorno.

Sommario.

1.—Origine dell'articolo.
2.—Caso in cui vi sia interdizione di commercio col paese dove doveàn giungere le merci, e queste saran ricondotte dove son partite, come verran regolato per il nolo.
3.—Differenza tra l'articolo 266 e 289 del nostro codice di eccezione riferibile all' interdizione di commercio.
4.—Sentimento di Valin.
5.—Giurisprudenza straniera.
6.—Ragioni che possono dar luogo ad una interdizione di commercio.
7.—Caso in cui il capitano può esser tenuto a' danni-interessi.
8.—Circostanza in cui il capitano ha dritto di esigere l' intero nolo, comunque non discaricasse al luogo destinato, dal luogo d'onde è partito. Giurisprudenza straniera sull' oggetto.

COMENTO

§. 1. Il soprascritto articolo è assolutamente conforme all'art. 15 lib.3, tit. 3, della Ordinanza della marina del 1681 ed all'art. 299 del Codice Francese.

Il caso dell' interdizione di commercio avanti alla partenza del bastimento è stato da noi comentato allorchè si è trattato dell'art. 222 di questo stesso Codice.

Ora trattasi della interdizione di commercio sopraggiunta dopo la partenza del vascello, e poichè due apposite disposizioni sono state dal legislatore dettate, così non bisogna confondere un caso nell'altro. E dalla lettura ed osservazione su i due art. verrà rilevata la differenza che vi ha fra essi per le conseguenze.

§. 2. Allorchè per effetto di una interdizione di commercio sopraggiunta dopo la partenza del bastimento col paese che doveva essere il termine del viaggio, le merci del noleggiatore non han potuto giungere alla loro destinazione, e gli sono state ricondotte nel luogo donde eran partite, il noleggiatore non dev'essere interamente esente dal nolo, poichè gli son rendute le sue merci, ed ha goduto del bastimento che le sue merci hanno occupato durante la navigazione fatta per trasportarle al luogo della loro destinazione, dove non han potuto arrivare per la interdizione di commercio.

Inoltre, il contratto di noleggio, non essendo stato adempiuto per intero, poichè il bastimento non ha potuto trasportare le merci del noleggiatore sino al luogo della loro destinazione, questi non dee neanche esser tenuto in tal circostanza a pagare l' intero nolo. Egli è perciò, che il nostro codice di commercio, adottando la disposizione della

Ordinanza, art. 5 del tit. del nolo, ha preso un partito medio copiando così l' art. 299. del Codice Francese, che ha stabilito. « Se « sopravviene interdizione di commercio col « paese pel quale il bastimento è in via, e « sia questo obligato di ritornare col suo ca- « rico, non è dovuto al capitano che il nolo « dell'andata, ancorchè il bastimento sia sta- « to noleggiato per andata e per ritorno.

§. 3. Noi abbiamo parlato nel tit. 5. art. 266, della interdizione di commercio prima della partenza del bastimento; qui si tratta della medesima interdizione di commercio, avvenuta dopo la partenza del bastimento.

Secondo l'art. 289 allorchè il bastimento non è stato noleggiato che per l'andata, il capitano deve contentarsi del nolo convenuto per l'andata, nè può cosa alcuna pretendere pel ritorno, benchè abbia ricondotto le merci al luogo dal quale si era egli partito.

Del pari se il bastimento è stato noleggiato per l'andata e pel ritorno, non sarà dovuta al capitano che la metà del nolo, cioè, il nolo per l'andata.

§. 4. « Nulla di più giusto, dice Valin, poi- « chè trattasi di un caso fortuito e prove- « gnente da forza maggiore, da cui non può « esser mallevadore il caricante: è già ab- « bastanza che egli paghi tutto il nolo del- « l'andata, per la ragione che il viaggio è « incominciato, in tal modo si fa tra lui e il « padrone del bastimento una specie di com- « pensazione della perdita causata da questo « avvenimento (1) ».

§. 5. La Corte Reale di Aiaccio proponeva di aggiungere nel primo caso, cioè, nel caso in cui il bastimento era stato noleggiato per la sola andata, *che sarebbe solamente dovuta la metà del nolo.* Sembravale che si stabiliva così una regola esatta di proporzione, e che, dandosi al capitano soltanto la metà del nolo convenuto, nel caso in cui il bastimento è stato noleggiato per l'andata e pel ritorno, uopo era far lo stesso, allorchè il noleggio non sarebbe stato fatto che per l'andata (2).

Ma la Corte reale di Aiaccio non avea ben capito lo spirito ed il motivo del legislatore; essa non avea postomente che il nolo era egualmente dovuto, quando anche il noleggio non fosse stato fatto che per l'andata, perchè, siccome osserva pure Valin, trattasi di un viaggio incominciato, la cui interruzione proviene da una cagione straordinaria, indipendente da' perigli marittimi ordinari; la quale cosa non è quistione di regolare il nolo in proporzione del viaggio fatto. Di più, oltre al cammino già fatto per andare al luogo della destinazione, vi ha quello che fa il bastimento per ritornare al luogo della sua partenza (1).

§. 6. La interdizione di commercio con un paese qualunque può avere varie cagioni.

1.° La guerra tra la nazione cui appartiene il bastimento e quella per la quale è destinato.

2.° La sicurezza della nazione alla quale appartiene il bastimento, e quella di tutte le altre nazioni, come il caso di peste nel paese di destinazione ec.

Dobbiamo per altro far osservare che la legge parla della interdizione di commercio col paese pel quale il bastimento è destinato, e che solo in questa circostanza essa suppone la necessità di condurre il bastimento al luogo della sua partenza.

Una interdizione di commercio con altri luoghi non dispensa il capitano dal condurre il bastimento alla sua destinazione; non vi è allora necessità d' interrompere il viaggio del bastimento, nè motivo di risolvere il contratto di noleggio.

§. 7. In questo ultimo caso, il capitano non potrebbe ricondurre il bastimento al luogo della sua partenza, senza esporsi al pagamento dei danni-interessi de'caricanti a meno che non lo facesse col loro consenso. Se vi fosse stato consenso per parte di questi ultimi, non sarebbe egualmente dovuto al capitano che il nolo dell'andata, salve condizioni contrarie.

§. 8. Però, allorchè per effetto di una interdizione di commercio un bastimento non può sbarcare al luogo della sua destinazione, può mai reclamarsi il nolo di ritorno,

(1) Vedi Valin su l'art. 15 tit. del nolo.

(2) Vedi le osservazioni de'Tribunali t. 1. p. 174.

(1) Vedi Valin loco citato.

ove il capitano, col consenso della persona incaricata dal noleggiatore a ricevere le merci in consegna, abbia ricondotto il carico in un porto vicino?

La Corte di cassazione ha giudicato l'affermativa nella specie seguente.

Il Signor Frauly Swardroff era proprietario e capitano del brigantino *les Victoires*. Nel 1815 il signor Texier noleggia questo brigantino per un viaggio di andata e di ritorno dall'Havre alla Guadalupa, e dalla Guadalupa all'Havre.

Il carico doveva esser rimesso alla Guadalupa al signor Napias, consegnatario e corrispondente del signor Texier.

Il naviglio mette alla vela, e giunge felicemente a vista della Guadalupa.

Gl'Inglesi che si erano impossessati di questa isola, si oppongono all'entrata ed al discarico delle merci.

In questa congiuntura il capitano si mette di accordo col signor Napias consegnatario del carico e corrispondente del sig. Texier. La loro comune determinazione è di condurre il carico alla Martinicca, ivi di venderlo, e comperarvi il carico di ritorno. Il capitano conduce in conseguenza il carico alla Martinicca, e ne parte con un nuovo carico pel continente francese.

Giunto all'Havre il capitano conviene in giudizio il signor Texier pel pagamento del nolo di andata e di ritorno del bastimento.

Il signor Texier non vuol pagare che il nolo di andata, e ricusa il nolo di ritorno, fondandosi su l'art. 299 del Codice di commercio. Il signor Texier sostiene, che, secondo questo articolo, il capitano, trovando ostacolo allo sbarco delle sue merci alla Guadalupa, luogo della destinazione, dovea necessariamente ricondurle all'Havre, senza nolo pel ritorno; che conducendolo alla Martinicca, contro il tenore del contratto di noleggio, il capitano avea oltrepassato i suoi poteri, e dovea perciò esser privo del nolo dalla Martinicca all'Havre, come avrebbe perduto quello dalla Guadalupa in quest' ultimo porto, se, conformemente alla legge, non potendo discaricare le merci alla Guadalupa, egli le avesse ricondotte al porto di partenza.

Il signor Texier opponeva inoltre, che nè il capitano, nè il signor Napias avevano il dritto di operare questo cangiamento di destinazione.

Il capitano non aveva questo dritto, perchè aveva l'ordine di portarsi alla Guadalupa, e non alla Martinicca.

Il signor Napias non avea questo dritto, poichè il potere datogli come consegnatario lo autorizzava semplicemente a ricevere le merci, e non a cangiarne la destinazione: egli ha dunque ecceduto i limiti del suo mandato; quindi, secondo l'art. 1998 del Codice civile, non ha potuto obbligare il suo mandante.

In fine il signor Texier, per giustificare il suo sistema, di difesa sotto il rapporto dell'equità, fa osservare, che egli soffre un gran pregiudizio dallo sbarco delle sue merci alla Martinicca; che questa isola ridondando allora di merci simili, non si eran potuto vender le sue che al più basso prezzo, e non era stato possibile di trovarvi pel ritorno che un carico assai incompleto.

Ma il capitano rispondeva, che la sua condotta era esente da biasimo, che egli aveva operato a norma delle circostanze, e per lo meglio degl'interessi del noleggiatore; che il signor Napias consegnatario e rappresentante del signor Texier, aveva approvato il cangiamento di destinazione, e che il suo acconsentimento era sufficiente per giustificare le sue operazioni.

Il 19 aprile 1817 sentenza del tribunal di commercio dell'Havre, la quale, rigettando tutt' i mezzi di difesa del signor Texier, lo condanna al pagamento del nolo di ritorno, visto che, essendo impossibile lo sbarco alla Guadalupa, là Martinicca era un porto di rifiuto che la prudenza consigliava di sceglière, anzichè far ritorno all'Havre; che il capitano non può esser biasimato per questo cangiamento di destinazione, e che perciò il nolo deve essergli interamente pagato pel doppio viaggio dall'Havre alla Martinicca, e dalla Martinicca all'Havre.

Il 13 agosto seguente decisione della Corte reale di Rouen, la quale conferma questa sentenza, aggiungendo tuttavolta ai motivi dei primi giudici, che, se il signor Texier

soffre qualche pregiudizio dal cangiamento di destinazione fatto al suo carico, egli non può domandarne conto che al signor Napias, e non mai al comandante del bastimento.

Ricorso in cassazione del signor Texier per la violazione degli art. 299 del codice di commercio e 1998 del codice civile.

Decreto.

Visto che, secondo la natura del fatto, il caso non preveduto dal contratto di noleggio, e tutte le circostanze riunite ed apprezzate, la decisione ha pronunziato nel fatto, che il capitano Swardroff non ha contravvenuto al suo mandato; che esso vi si è conformato per quanto glielo permettevano la posizione estraordinaria in cui si trovava, e le obbligazioni che per lui ne risultavano; che egli si è rivolto sul luogo dello stesso corrispondente del suo caricante, ed incaricato a ricevere le merci, e dal medesimo caricante indicatogli nel suo proprio interesse rispetto a detto caricamento; che di concerto con questo corrispondente si sono prese e messe in esecuzione le misure più convenienti a salvare il carico ed il bastimento, donde siegue, che i giudici, decidendo a questo modo, non han punto violato le leggi del mandato, nè si son messi in opposizione co' citati articoli del Codice di commercio 298 e 299. Rigetta (1).

(1) Questo decreto del 10 dicembre 1818 presidente il signor Henrion de Pansey, riportato nel giornale di cassazione dal signor de Selignes anno 1829 p. 218, e nel giornale di giurisprudenza commerciale marittimo di Marsiglia, anno 1829, quad. 6, p. 82.

Art. 290. Se il vascello è trattenuto nel corso del suo viaggio per ordine di una potenza, non è dovuto alcun nolo per lo tempo della sua detenzione, se il bastimento è noleggiato a mese, nè accrescimento di nolo, se è affittato a viaggio.

Sommario

1—Origine dell'articolo, e differenza fra questo e l'art. 267 dello stesso nostro Codice.
2.—Come debbasi intendere arresto del principe.
3.—Sviluppo che ne dà Emèrigon.
4.—Cosa intendesi per dritto di ancaria.
5.—Quali governi furono i primi a stipularne analogo trattato su tali arresti, o ancarie.
6.—Osservazione di Valin nel rincontro se debbasi pagare il nolo.
7.—Come fu adottato in Francia l'art. soprascritto e aggiunzione che vi esiste in quel Codice sotto l'art. 300.
8.—L'ordine sovrano è un avvenimento straordinario proveniente da forza maggiore.
9.—Perchè la legge fa distinzione nel rincontro tra bastimento noleggiato a mese, e quello noleggiato a viaggio.
10.—Osservazione della commissione legislativa di Francia e di varie Corti di quello impero.
11.—Opinione di Pothier e di Emèrigon.
12.—Conseguenza delle ragioni esposte.

COMENTO

§. 1. Il trascritto articolo è una copia letteral e della prima parte dell'art. 16, tit. 3, lib. 3 *dell'ordinanza della marina del 1681 e dell'art. 300 del Codice francese*, *in esso vi*

manca il secondo comma riferibile agli alimenti e ai salarii dell' equipaggio, durante la detenzione del bastimento quali sono riputate avarie.

Il decreto per ordine supremo prima della partenza del bastimento è egualmente preveduto dall'art. 207 da noi discusso allorchè nel tit. 5 si è parlato dei *contratti di noleggio*. Qui è quistione dell'arresto del legno nel corso del suo viaggio per ordine di qualsivoglia Potenza.

Si è detto nell' art. 267 che il contratto di noleggio sussiste intieramente,e la stessa cosa viene implicitamente decisa da questo soprascritto articolo.

Il capitano ed il noleggiatore sono rispettivamente tenuti ad attendere la rimozione dell'arresto e l'apertura del porto, ove è ritenuto il vascello, senza danni-interessi da una parte nè dall'altra.

Secondo lo stretto dritto, è regola rigorosa dei contratti che l'arresto del vascello per ordine supremo nel corso del viaggio non dovrebbe impedire che corresse il nolo, quanto è convenuto a mese, perchè è un accidente di cui il proprietario del vascello o il capitano che lo rappresenta non debbono rispondere; così ancora per la ragione che il noleggiatore non è garante, il nolo convenuto per il viaggio, non deesi accrescere.

Dietro questi principi ognuno dal suo canto avrebbe dovuto sopporlare le conseguenze di questo avvenimento, secondo la natura del contratto di noleggio.

§. 2. Qualunque potenza ha il diritto di ritenere per causa di necessità o di utilità pubblica, ec. uno o più bastimenti ancorati nei suoi porti, e su le spiagge del suo dominio: ciò chiamasi *arresto del principe*.

§. 3. L'arresto del principe, dice Emèrigon, è incompatibile con la violenza e lo spirito di ruberia; è un atto di un principe amico ed è sempre *fuori del caso di guerra*, siccome ci fa conoscere la guida del mare, cap. 7, n. 6. « Se il principe arresta il bastimento » per servirsene; se avesse bisogno di tutte » le merci, o di porzione di essa; se non vuo- » le permettere ai bastimenti di uscire che » in flotta o con doppio equipaggio, o se pre- » vede maggiori perigli, trattenendoli per » qualche tempo... Se il bastimento seguen- » do il suo viaggio, fosse arrestato per privi- » legio o per necessità di qualche paese, » *fuori del caso di guerra*, come per aver vi- » veri o altre derrate portate nel bastimen- » to, di cui si fa la vendita per la provvigio- » ne della terra ».

Tali sono soggiunge Emèrigon, i casi dell'arresto che sono descritti nella guida del mare, cap. 9, n, 6 e 13 (1).

§. 4. Il sovrano può anche imporre ai bastimenti la obbligazione di trasportare per lui, mediante salario, nel tempo di qualche spedizione, dei soldati, delle armi ed altre munizioni da guerra, il che chiamasi *ancarie* (ancaries) (Vedi sez. 4, tit. 5) (2).

Questo diritto di ancaria è un diritto reale di cui godono le potenze sovrane.

Sebbene tal diritto sia una obbligazione in virtù della quale i bastimenti stranieri sono costretti a servire, nulladimeno questa obbligazione non distrugge la libertà del commercio e della navigazione, poichè non è che momentanea. Niun naviglio può sottrarvisi, quando anche avesse promesso di trasportare altrove, in un tempo determinato, le merci del suo caricamento; altro diritto non ha se non se d'instare per la indennità. *Angarium onus etiam exteros afficit, quod quotidiana confirmat praxis, cum hac tamen lege, ut sui laboris et officii digna capiant praemia emolumentaque* (3).

§. 5. Siccome questo diritto di ritenere e di disporre dei bastimenti amici era di ostacolo al commercio ed alla navigazione, fu stipulato per la prima volta, nel trattato seguito tra il Re di Napoli e la Olanda, nel 1753, che i bastimènti, l'equipaggio, e le

(1) V. la dotta consultazione di Emèrigon su la differenza che vi ha tra l'arresto del principe e la preda, differenza riportata da Valin, su l'art. 48, titolo delle assicurazioni, in fine.

(2) Il sig. Azuni pretende che angaria (ancaria) ancarie sia una voce che tira la sua origine dalla antica lingua de' Persiani, siccome osserva Erodato, libro 8. Dopo che i Persiani si furono resi padroni dell'Oriente, questa voce, dice Grozio, passò agli Ebrei, e da questi a' Greci ec. — (Vedi il sig. Azuni, t. I. cap. 2 Dritto marittimo).

(3) Vedi Stimmano, *ad jus marit. hanseat.* 1. 1, e 2 Cod. de navib. non excs.

*

merci caricate non potrebbero più essere arrestate in virtù di alcun ordine generale o particolare, nè per qualunque occasione, neanche sotto pretesto di conservazione e di difesa dello stato.

Questa convenzione è sembrata, così saggia osserva Mably, che è divenuta generale in poco tempo, ed è stata da poi inserita in tutt' i trattati conchiusi fra le potenze di Europa (1).

§. 6. Che che ne sia, secondo lo stretto diritto e le regole rigorose dei contratti, l'arresto del bastimento per ordine sovrano, durante il viaggio, non dovrebbe impedire che il nolo corresse tuttavia, allorchè è a mese, perocchè è un accidente di cui il proprietario del bastimento il capitano che lo rappresenta non deve rispondere; del pari, per la ragione che il noleggiatore non ne è mallevadore, il nolo convenuto per lo viaggio non deve aumentare.

» Per forza di questo principio, dice Valin, » ciascuno dal canto suo, secondo la natura » del contratto di noleggio. avrebbe dovuto » sopportare le conseguenze di questo avve» nimento. Ma obbligare i caricanti a pagare » il nolo indefinitivamente, in caso di noleg» gio a mese, sarebbe stato un esporgli a » perdere tutto il loro carico, e d'altra par» te il non accordare alcuna indennità al » proprietario del bastimento, ove il noleg» gio sia a viaggio, sarebbe stato lo stesso » che esporlo al rischio di vederne assorbi» to il valore della spesa del mantenimento » e dei salari dei marinai.

» L'equità, che è l'anima dei contratti » marittimi, non potendo accordarsi col ri» gore della regola, è stato necessario di » cercare un temperamento che conciliasse » gl'interessi rispettivi del proprietario del » bastimento e dei caricanti.

» Questo temperamento ha consistito, » poichè non ci fa guadagnare al proprieta» rio del bastimento alcun nuovo nolo duran» te l'arresto, nel conservargli una specie di » indennizzazione, con l'obbligare i cari» canti a contribuire durante lo stesso tem» po al nutrimento ed ai salari de'marinai».

Per effetto di così potenti motivi l' ordinanza della marina aveva statuito col suo art. 16, titolo del nolo, che « se il bastimen» to era arrestato per ordine sovrano nel » corso del suo viaggio, non sarebbe dovuto » alcun nolo per il tempo del suo arresto, se » è noleggiato a mese, nè alcuna aumentazio» ne di nolo, se è noleggiato a viaggio; *ma* » *il nutrimento ed i salarii dei marinai, du*» *rante il tempo dell'arresto, saranno ripu*» *tati avarie* ».

§ 7. Questa disposizione, per quanto equa altrettanto saggia, è stata adottata dal legislatore Francese; l'art. 300 di quel Codice di commercio che dice egualmente.

» Se il vascello è trattenuto nel corso del » suo viaggio per ordine di una potenza, » non è dovuto alcun nolo per il tempo della » sua detenzione, se il bastimento è noleg» giato a mese, nè accrescimento di nolo, » se è affittato a viaggio.

« Il nutrimento ed i salari dell'equipaggio » durante la detenzione del bastimento, sono » riputate avarie ».

§ 8. In fatti, l'arresto per ordine sovrano è un avvenimento estraordinario, provegnente da una forza maggiore, di cui non sono naturalmente soggetti a correr i rischi nè il capitano, nè il caricante. Era adunque giusto che la perdita che ne risulta, fosse comune ad entrambi, giacchè non vi è motivo per farla ricadere su l'uno anzichè su l'altro.

§ 9. Perciò, se il noleggio è stato fatto a mese, cioè, a ragione di un tanto per ciascun mese, non si conta il tempo della detenzione del bastimento, e non è quindi dovuto alcun nolo per questo tempo. La ragione di ciò si è che allorquando si conviene di una somma per ciascun mese di navigazione, il tempo della detenzione non è, a dir vero, un tempo di navigazione, è un tempo che non si è preveduto, un caso fortuito, per lo quale nulla si è promesso.

Ma la legge dice che durante la detenzione del bastimento il nutrimento e gli stipendi dell'equipaggio sono reputati avarie. Sono esse comuni o particolari? In fine di quale specie son mai? Quest' ultima disposizione

(1) Vedi Mably dritto pubblico di Europa, p. 301.

dell'art. 300 vi spiega con gli art. 400 e 403 del codice di commercio, titolo avarie, do-v'è detto.

Art. 400 « Sono avarie comuni (cioè a ca-« rico del bastimento e della merce) il sala-» rio e il nutrimento de' marinai, durante la « detenzione, quando il bastimento è stato » arrestato per ordine di una potenza, *se il* » *bastimento è noleggiato a mese*.

Art. 403 » Sono avarie particolari il man-» tenimento ed il salario de'marinai durante » la detenzione, quando il bastimento è ar-» restato in viaggio per ordine di una po-» tenza, *se il bastimento è noleggiato a viag-» gio* ».

Di maniera che il nutrimento ed il salario dell' equipaggio sono sopportati nel tempo i-stessso e dal capitano e dal noleggiatore o caricante, quando il bastimento è noleggiato a mese e dal solo capitano allorchè è noleggiato a viaggio.

Questa distinzione, che la legge attuale fa tra il bastimento noleggiato a mese ed il bastimento noleggiato a viaggio, esisteva ugualmente nella ordinanza, art. 7. titolo delle avarie.

Valin l'aveva fortemente combattuto nel suo comentario su questo articolo.« Nel leg-» gere questo articolo, diceva egli, si è ve-» ramente sorpreso della diversità della de-» cisione che racchiude perchè la mente non » sa concepire ragione di differenza. In fat-» ti, se è giusto, allorchè il bastimento è » noleggiato a mese, ed è arrestato per or-» dine del sovrano, che il nutrimento se i » salari de'marinari sieno, durante tal tem-» po, dal bastimento e dalle merci come a-» varie comune sopportati, perchè poi sa-» rebbe altrimenti, secondo il bastimento » noleggiato a viaggio ec. (1) »?

Per effetto delle osservazioni di Valin, i tribunali di commercio di Bordeaux e di Paimpol avevano dimandato che i salari e 'l nutrimento dell' equipaggio fossero, senza distinzione, dichiarati avarie comuni. *L'arresto del principe*, diceva il tribunale di commercio di Bordeaux, essendo un caso fortuito, che è fuori del contratto di noleggio, dee necessariamente essere sopportato dal caricamento e dal bastimento (1).

§. 10. La commissione, cedendo a questi motivi, e sopra tutto alla autorità di Valin, soppresse la distinzione, e dichiarò indefinitamente *avarie comuni* il nutrimento ed i salari de' marinari durante l'arresto del bastimento nel corso del viaggio (2).

Ma il tribunale di commercio dell' Havre si sollevò contro questa soppressione, ragionando così il suo reclamo: « Chechè ne dica Valin, a noi pare che l'articolo dell'ordinanza era più conforme ai veri principj; in materia di avarie vogliano che tutti i casi fortuiti (e l'arresto del principe ne è uno) non diano luogo se non à delle avarie semplici, e che ciascuno sopporti il danno che ne soffre. Il bastimento dee sopportare il soldo ed il nutrimento dell'equipaggio, che sono a suo particolar carico; i noleggiatori debbono sopportare il ritardo ed il deterioramento delle loro merci. Il principio di distinzione tra il bastimento noleggiato a mese, e quello noleggiato a viaggio si è, che in quest' ultimo caso il capitano o proprietario del bastimento ha preso per appalto, rispetto ai noleggiatori, la lunghezza o la brevità del viaggio a sua perdita o a suo beneficio; il che non è lo stesso, allorquando lo ha noleggiato a mese.

»Del resto, noi non disconveniamo, che, nel caso di detenzione per ordine di una potenza vi sono in favore del capitano dei motivi di considerazione, i quali hanno senza dubbio indotto i compilatori a deviar qui dal rigore dei principj.

» Questi motivi di considerazione possono essere di qualche peso per un bastimento che, partendo in piena pace, si trova colpito dall'arresto di una potenza, al quale nulla lo preparava, e di cui non ha ricevuto alcuna indennità, non avendo stipulato che un nolo ordinario in tempo di pace.

» Ma essi perdono molto della loro importanza, quando la stessa disposizione deve applicarsi a dei bastimenti neutrali, i quali, na-

(1) Vedi Valin su l'art. 16 titolo del nolo

(1) Vedi osservazioni dei tribunali, t. 2, 1. part. p. 180, e ibidem II. parte, p. 207.

(2) Vedi progetto del Codice di commercio articolo 318.

vigando in tempo di guerra, e calcolando con molta abilità, ed a loro gran vantaggio, tutti i rischi di ritardo per arresto di principe e per altri avvenimenti ai quali possono andare incontro, hanno stipulato a carico delle merci, un nolo tre o quattro volte più forte di quello che si sarebbe stipulato in tempo di pace. Ora essi sono certamente ben pagati dei ritardi che possono risultare dalla detenzione, e rispetto a tali bastimenti neutrali la disposizione di quell'articolo non è semplice giustizia, ma un vero favore a spese dei proprietari della merce (1) ».

Queste considerazioni, di una manifesta evidenza, prevalsero su lo spirito della commissione, la quale persistè nella sua opinione, e la sezione del Consiglio di stato ristabilì il testo dell'ordinanza, e ne consacrò la disposizione negli art. 400 403 del nuovo Codice di commercio.

Simile disposizione essendo stata esaminata in un modo così diverso dai migliori ingegni, noi abbiamo creduto doverci trattenere un pò lungamente sovra i suoi veri motivi. Non basta il conoscere ciò che dispone la legge; è anche necessario di sapere le ragioni della sua decisione.

§. 11. Ma quelle, che hanno in favore della legge Pothier ed Emèrigon, sono ancora più potenti, se è possibile, benchè il sig. Boucher le consideri meri paralogismi.

» Il prezzo dei servizi che rendono i marinai per la custodia e la conservazione » delle merci dei noleggiatori essendo una » delle cose che son racchiuse nel nolo, quando il noleggio è stato fatto a viaggio, il » padrone, che riceve il nolo per tutto il » viaggio, di cui fa parte il tempo della detenzione del bastimento, deve somministrare il servizio dei suoi marinai per tutto il » tempo del viaggio di cui fa parte quello » della detenzione.

» Il padrone, dovendo al noleggiatore il » servizio, dei suoi marinai durante il tempo » della detenzione del bastimento, del pari » che durante il rimanente del tempo nel viaggio, dee nutrire a pagare i suoi marinai a sue » proprie spese durante tal tempo, e durante » il rimanente del tempo del viaggio, il noleggiatore non dee adunque contribuirvi in » alcun modo.

» Al contrario, allorchè il noleggio è fatto » a mese, il padrone, non ricevendo alcun » nolo durante il tempo della detenzione del » bastimento, non deve punto al noleggiatore il servizio dei suoi marinai: il noleggiatore deve adunque contribuire durante tal » tempo per il servizio che riceve dai marinai, ai salari ed al nutrimento dei medesimi (1) ».

§. 12. Diciamo adunque attualmente, che i motivi più giusti hanno spinto il legislatore a conservare la distinzione dell'ordinanza per il pagamento dei salari e del nutrimento dell'equipaggio durante la detenzione del bastimento per arresto del principe nel corso del viaggio; che le più sensibili ragioni lo hanno indotto a dichiarare *avaria comune* le spese di cui è quistione, allorchè il bastimento è noleggiato a mese, ed *avaria particolare*, quando è noleggiato a viaggio.

Noi abbiam veduto trattando il disposto dell'art. 266 che lo stesso non dispone al medesimo modo per l'arresto del bastimento prima della partenza perchè allora il contratto di noleggio è rescisso, e perchè, giusta l'art. 241 i salari dei marinai non corrono. Il viaggio non essendo incominciato, non si può supporre alcuna perdita comune al bastimento ed alle merci, ed i marinai non hanno stipendi da pretendere.

(1) Vedi le osservazioni dei tribunali, tom. 2, part. 1, p. 465 e 466.

(1) Vedi Pothier, contratto di noleggio, n. 85, ed Emèrigon, t. 1, p. 539.

Art. 291. Il capitano è pagato del nolo delle mercanzie gittate in mare per salvezza comune, a carico di contribuzione.

Art. 292. Non è dovuto alcun nolo per le mercanzie perdute per naufragio o arrenamento, rubate da' pirati o presi da inimici.

Il capitano è obbligato a restituire il nolo che gli sarà stato anticipato se non vi è convenzione in contrario.

Sommario.

1.—Perchè si esegue il getto delle merci, e perchè pagasi il nolo delle merci gittate.
2.—D'onde ha origine il trascritto articolo.
3.—Quistione elevata da Valin e nostre osservazioni.
4.—Avviso di Stracca sull'oggetto.
5.—Come debba intendersi la legge citata da Stracca.
6.—Come verrà regolato se il naufragio è avvenuto per colpa del capitano.
7.—In quali casi è applicabile la disposizione dell'art. 292.
8.—Il nolo sarà dovuto in ogni evento?
9.—Distinzione tra il caso della presa per rapporto al nolo, con quello relativo alle assicurazioni.

COMENTO

§. 1. È talvolta necessario lo alleggerire un bastimento in mare. Una tempesta, un colpo di vento può affogarlo o spingerlo sovra degli scogli o dei bassi fondi; allora è di urgenza di prendere il solo mezzo possibile per sgomberarlo ed innalzarlo sulla superficie delle acque: questo mezzo unico è di discaricarlo di una parte o delle totalità del suo carico, e di gettarla in mare.

Se il getto in mare delle merci ha luogo per la *salvezza comune,* il capitano è pagato del nolo convenuto per il trasporto di queste merci così perdute, con l'obbligo della contribuzione.

§ 2. Questo nolo è dovuto, perchè la perdita delle merci gettate in mare è sopportata, siccome il vedremo nel titolo del getto e della contribuzione delle merci, e del bastimento salvati per effetto di tal getto.

» Il capitano, porta l'art. 291 delle nostre
» Leggi di eccezione è pagato del nolo delle
» mercanzie gettate in mare per salvezza co-
» mune, a carico di contribuzione ».

Questo articolo è la copia presso a poco letterale dell'art. 13, titolo del nolo, dell'Ordinanza. Era giusto che, essendo fatto il getto per la salvezza di tutti, il proprietario delle merci fosse indennizzato della loro perdita da tutti gl'interessati alla conservazione del bastimento; per la stessa ragione era anche giusto, che il locatore del bastimento fosse pagato del nolo di tali merci. Il locatore del bastimento contribuisce al pari degli altri, in ragione di questo nolo, alla indennità della perdita delle merci di cui si è fatto getto (1).

(1) Vedi Pothier cont. di nol. n. 70.

La contribuzione di cui parla qui la legge, per il pagamento delle perdite e dei danni cagionati dal getto è adunque conformemente agli art. 393 e 409 del Codice di commercio, la ripartizione fatta su gli effetti salvati, e sopra metà del bastimento e del nolo, in proporzione del loro valore nel luogo del discarico.

§. 3. Valin su l'art. 13, del titolo del nolo dell'Ordinanza, eleva la seguente quistione: Se dopo il getto, dic'egli, il bastimento si perde, di modo che non vi è luogo a contribuzione, sarà egualmente dovuto il nolo della merci gettate? Il nostro Codice di commercio, del pari che l'ordinanza, è muto su tal proposito; ma Valin non fa alcun dubbio per l'affermativa.

Dobbiamo però confessare, che noi non intendiamo chiaramente le ragioni di questo dotto comentatore su tal quistione. A creder nostro, è d'uopo distinguere: o gli oggetti gettati in mare sono stati ricuperati dopo il naufragio, o si sono interamente perduti. Nel primo caso, o essi sono ricuperati dal capitano che li trasporta alla loro destinazione, ed allora il nolo gli sarà dovuto per intero, o essi lo sono da un altro, ed allora il capitano che ha fatto il getto non può domandarne il nolo che sino al giorno del getto (1).

Ma se gli effetti gettati, sono interamente perduti, non è possibile lo ammettere la decisione di Valin, cioè l'affermativa contro la regola di non esser dovuto alcun nolo per le merci perdute per naufragio o per arrenamento.

» Non è dovuto alcun nolo, dice l'art. 292 » per le mercanzie perdute per naufragio o » per arrenamento, rubati da pirati o prese » da nemici.

» Il capitano sarà obbligato a restituire il » nolo che gli sarà stato anticipato, se non » vi è convenzione in contraria ».

Si trova la stessa decisione nell' art, 2 capitolo 6 della guida del mare: « I padroni di » bastimento perdono il loro nolo perciò che » è rubato, perduto o preso ec. ».

(1) Argomento preso dall' art. 293 del Codice di commercio di cui parleremo fra poco.

L'art. 18 del titolo del nolo dell'ordinanza dispone: « Non è dovuto alcun nolo per le » mercanzie perdute per naufragio o arre- » namento, rubate dai pirati, o prese dai ne- » mici; ed il padrone sarà obbligato, in que- » sto caso, a restituire ciò che gli sarà stato » anticipato, se non vi è convenzione contra- » ria ».

Però, secondo i principî del contratto di locazione, allorchè un locatario è impedito da una forza maggiore di godere della cosa che gli è stata data in fitto, egli è discaricato, è vero, dal pagamento di tal fitto per l'avvenire, ma lo deve pel tempo del suo godimento, cioè sino al momento, in cui gli è stato impedito l'uso della cosa affittata. Lo stesso dovrebbe essere per il noleggiatore, le cui merci sono perite per naufragio o altro simile accidente di forza maggiore, giacchè tale noleggiatore ha goduto, durante una porzione del viaggio, del bastimento che occupava con le sue merci: egli dovrebbe adunque il nolo sino al tempo della perdita sofferta.

§. 4. Tale era l'avviso di Stracca, nel suo trattato *de navibus p. 3 n. 21*. Questo autore è di opinione, che in questo senso debba intendersi la legge 15, § 6. *ff locati conducti*, ove è detta *Cum quidam nave amissa vecturam, quam pro mutua acceperat, repeteret; rescriptum est ab Antonino Augusto, non immerito procuratorem Caesaris ab eo vecturam repetere, cum vehendi munere functus non sit. Quod in omnibus personis similiter observandum est.* Ciò debbe intendersi nel senso, dice egli, che vi è luogo a ripetere, per la porzione del viaggio che rimaneva a fare, il nolo pagato anticipatamente: *Cum vehendi munere non sit functus*, per questa porzione e che il nolo era guadagnato per la porzione del viaggio del bastimento fatto.

§. 5. Qualunque sia il senso di questa legge che non può altrimenti intendersi, se non se col soccorso della chiosa e di Cujacio, lib. 3. osserv. 1.ª il nostro Codice di commercio, siccome la Ordinanza, decide che in questo caso, cioè nel caso di perdita delle merci per naufragio o arrenamento, o perchè prese dall'inimico, il caricante non dee alcuna parte del nolo, e che egli ne è interamente liberato:

In fatti, vi sarebbe soverchio rigore siccome osservano tutti gli autori, a constringere il noleggiatore o il caricante a pagare il nolo delle mercanzie che egli ha avuto la disgrazia di perdere senza speranza di riacquistarle. È principio generale che il danno avvenuto per caso fortuito ricade sempre sopra il proprietario della cosa. Perciò, l'avvenimento distruggendo qui gli oggetti per i quali era dovuto il nolo, e non facendoli giungere alla loro destinazione, il capitano perde il suo nolo, il caricante, dal canto suo, perde le sue merci.

Inoltre, se in simili circostanze i capitani non fossero privi del loro nolo, essi potrebbero apportare molta negligenza, senza verun risico, nella direzione de' loro bastimenti, ed avrebbero tutto il campo di risparmiarsi da provocare anche taluni arrenamenti, di cui potrebbero trar profitto. È spesso difficile, o per meglio dire impossibile, il procurarsi la pruova della colpa del capitano in un naufragio, o in un arrenamento.

§. 6. Se d' altronde fosse provato che il naufragio o l'arrenamento avesse avuto luogo per colpa del capitano o fosse stato effettuato a bella posta con intenzione di trarne profitto, il capitano oltre alla perdita del suo nolo, sarebbe anche passibile de' danni-interessi verso i noleggiatori, conformemente, agl'art. 208, e 209. delle Leggi di Eccezione, e potrebbe anche essere convenuto e punito criminalmente. Questi naufragi, questi arrenamenti possono sovente dare occasione alla fraude, e non vi è mai diligenza che basti per ricercarne le vere cagioni.

§. 7. La disposizione dell'art. 292. è per altro applicabile sì al caso del noleggio a viaggio che del noleggio a mese, a tonnellata o a quintale, per una parte o per la totalità del bastimento: la legge non fa alcuna distinzione, la sua sanzione è generale. Allora la deduzione del nolo debbe essere fatta in ragione della quantità delle merci prese o naufragate. Valin riferisce una sentenza dell'ammiragliato di marsiglia che l'ha deciso a questo modo, a rapporto di Emèrigon (1).

(1) Vedi Valin, art. 18, tit. del nolo della Ord.

Il nolo non essendo dovuto nella ipotesi in cui ragioniamo, ne segue naturalmente che il capitano deve restituire ciò che ha ricevuto in anticipazione; tale è anche la disposizione dell'art. 292 (1).

§. 8. Ma dopo aver deciso che il capitano è tenuto di restituire il nolo che gli sarà stato anticipato, la legge soggiugne. *Se non vi è convenzione in contrario.*

Si può dunque valevolmente convenire, dice Pothier, trattato de' contratti di noleggio numero 65, che il nolo sarà dovuto in ogni evento.

Valin si oppone con forza a questa facoltà, altresì accordata dalla Ordinanza, siccome lo abbiamo testè veduto « Ciò è ben lungi « dall'esser giusto, dice egli, a motivo, quan« do non altro, delle prevaricazioni che può « cagionare per parte del padrone questa « certezza del nolo. Ed è perciò che i nostri « autori di giurisprudenza marittima non han« no riconosciuto leggittima sì fatta stipula« zione di nolo acquistato »; esso cita Kuriche quist. 54, Loccenio, *de jure marittimo*, lib. 3, cap. 6. n. 11; Cleirac, su l' articolo 19 de' Giudizi di Oleron n. 9. e Straca, *de navibus*, part. 3. n. 24—(2).

D'altronde, si può dire che pare trovarsi una contraddizione manifesta tra questa disposizione e quella dell'art. 339, il quale proibisce di fare assicurare il nolo non guadagnato.

Ma dobbiamo rispondere che nei casi di assicurazioni non si può fare assicurare se non ciò, che si corre rischio di perdere, ed in niun modo i guadagni non fatti. L'assicurazione non cade, che sovra una cosa esposta. Il nolo da farsi è un *profitto incerto*: esso sarà il prezzo della navigazione felice, ed il frutto civile del bastimento; *ma non lo è ancora*; non può dunque diventare materia di assicurazione.

Dobbiamo anche rispondere con Emèrigon e col signor Locrè, che il timore di un delitto non dee impedire dal conformarsi alle

(1) V. arresto della corte di cassazione del 21 dicembre 1791. riportato da Sirey anno 1791, p. 1.

(2) Vedi Valin su l'art. 18, titolo del nolo della Ordinanza.

regole della giustizia. Le regole della giustizia sono di non ligare la volontà dei contraenti, e di serbare le convenzioni stabilite, ove queste non si oppongano ai buoni costumi, (siccome nel contratto di assicurazione nè alla essenza del contratto, nè ad alcuna legge proibitiva.

La convenzione di cui si tratta, osserva Emérigon, è permessa dal legislatore, e si ravvicina alla regola stabilita dalla legge 38 *ff. locati*, nella quale è detto: *Qui operas suas locavit totius temporis mercedem accipere debet, si per eum non stetit quominus operas preestet* (1).

Del rimanente, è d' uopo fare osservare, che queste stipulazioni *di nala acquistata*, cioè a dire, di esser dovuto il nolo non ostante la presa o la perdita del bastimento, non hanno quasi luogo che in tempo di guerra dichiarata o prossima.

Dal perchè il nolo non è dovuto per le merci naufragate, rubate, o prese, non ne segue che non sia dovuto il prezzo del trasporto di un passaggiero che muore per via il suo dritto di passaggio è sempre pagato per intero. Ciò decide anche Valin *loco citato*, giusto l'avviso di Stimmano, *ad juris maritt.*, part. 4, cap. 10, numeri 45 e seg., e Stracca, *de navibus* part. 3. n. 17 e seg.

Ma, soggiugne pure Valin, seguendo l'opinione di questi stessi autori, il dritto di passaggio di una donna incinta non si aumenta a motivo del ragazzo che ha partorito nel viaggio. « L'accessorio, osserva dal canto » suo Cleirac, non ha regolarmente altra » considerazione che dal suo principale; e » per questa ragione nulla si paga pel ra- » gazzo nalo nel bastimento: esso non deve » alcun nolo, perchè era all'epoca dell' im- » barco, parte, membro o accessorio della » madre ».

§. 9. Ora, per non esser più dovuto verun nolo, è egli sufficiente che un bastimento e'l suo carico siano stati presi dal nemico, che che ne avvenga in seguito, ed anche quando vi fosse stata restituzione delle merci o del loro prezzo?

(1) Vedi Emèrigon, t. 1, p. 224 ed il sig. Locrè su l'art. 302.

Ovvero, in altri termini, cessa il nolo di esser dovuto, soltanto quando la presa è stata dichiarata valida, ed il caricante ha perduto la sua merce per sempre?

Nel senso dell'art. 292 del Codice di commercio non si suppone, che il bastimento e le merci sieno state catturate, tostocchè in ultima analisi il prezzo è stato renduto. Nelle regole del dritto, la presa di un bastimento e del suo carico non esiste, rispetto alla perdita del nolo, che quando questa presa sarà stata dichiarata valida, ed il caricante avrà del tutto perduto le sue merci.

Non bisogna confondere il caso della presa, per rapporto al nolo, con quello relativo alle assicurazioni. In quest' ultimo caso il solo fatto della presa, essendo un sinistro rispetto agli effetti assicurati, dà luogo all'abbandono contro gli assicuratori, e sorroga questi ai dritti dell'assicurato, qualunque sia o possa essere la sentenza che interverrà su la validità o l'invalidità della presa; dovechè, per rapporto al nolo dovuto dal carico al bastimento che lo porta, non vi è stata presa, allorquando questa è stata dichiarata invalida, e se ne è ordinata la restituzione: *Non videtur quisquam id capere quod ei necesse est alii restituere;* l. 15, 51 e 115, §. 1, *non videtur quis capere quod erit restiturus;* l. 71 *ff. de verb. significat.*

Se, da una parte, l'art. 292 priva il capitano del nolo, allorquando le merci sono perdute per naufragio, saccheggio, o presa del nimico; dall'altra, l'art. 293 accorda il nolo, qualora le merci siano redente o salvate; donde deesi conchiudere, che la disposizione dell'art. 292 non si riferisce se non se ad una perdita reale e diffinitiva; e che, ogni qualvolta le merci non sono perdute senza ulteriore speranza, il capitano deve esser pagato del nolo sino al luogo della presa o del naufragio.

Questi principî sono stati consacrati con decisione della Corte reale di Aix in data del giugno 1817, nell'affare del bastimento *il Temistocle*, di Marsiglia, presi dagl'inglesi, e venduto col suo carico in virtù di una sentenza del vice ammiragliato, a San-Giovanni di Terra-Nuova. Una decisione posteriore dell'alta corte di Londra avea ordinato la re-

stituzione ai proprietari del prezzo della vendita del bastimento e del suo carico donde risultava che il bastimento e'l suo carico erano stati ricuperati per effetto della restituzione del prezzo proveniente dalla lor vendita; che, per conseguenza, il nolo ne era dovuto sino al luogo della presa.

Questa decisione della Corte reale di Aix è stata confermata dalla Corte di cassazione del giorno 11 agosto 1818, stante, dice essa, « che tale decisione non ha violato la legge, ma l' ha al contrario con saggezza interpetrata, e stante che la restituzione del prezzo equivale a quella della merce ec. (1) ».

(1) Vedi Giornale di Saligny, anno 1810, p. 158, e Sirey, anno 1819, tomo 19, 1 parte, p. 284.

Art. 293. Se il bastimento e le mercanzie sono riscattate, o se le mercanzie sono salvate dal naufragio, il capitano è pagato del nolo sino al luogo della presa, o del naufragio.

Egli è pagato del nolo intero, contribuendo al riscatto, se conduce al luogo della destinazione.

Sommario

1.—Origine dell'articolo, e come debba intendersi la prima parte,
2.—Spiegazione del secondo comma.
3.—*Quid*, se le merci fossero variate.
4.—In caso di riscatto del legno e della merce operata dal capitano, come verrà regolato?
5.—Come si opera il riscatto da un corsale.
6.—Leggi Romane sull'oggetto, opinioni di giureconsulti.
7.—Come vien decisa la quistione, se il riscatto dipende da contratto passato in tempo di guerra con il nemico.
8.—L'azione di riscatto non si estingue con la perdita del bastimento riscattato giusta il sentimento di Emèrigon.
9.—Il capitano gestendo il riscatto agisce negl'interessi del proprietario, tanto del legno, che delle merci.
10.—Dritto del capitano a reclamare il nolo.

COMENTO

§. 1. Questo articolo è fondato su gli articoli 19 e 21 del tit. 3, lib. 3 dell' ordinanza della marina del 1681, ma la redazione del nostro Codice n'è molto più chiara, ed il senso molto più esatto.

Se il bastimento è riscattato con le mercanzie, o che queste siano salvate, il nolo è pagato sino al luogo della presa, o del naufragio, vale a dire a proporzione che il viaggio è avvanzato. Ciò deesi intendere del caso in cui il vascello, essendo stato troppo maltrattato, non è più in istato di continuare il suo viaggio; perchè siasi in qualunque caso, se questo può terminare il viaggio anche con il mezzo di un riattamento, il capitano non è padrone di romperlo, altrimenti sarebbe

tenuto al risarcimento di tutt' i danni-interessi dei noleggiatori e non potrebbe pretendere alcun nolo.

Ma se dopo l'accidente il capitano a continuato il suo cammino ed è stato poi costretto a toccare un porto diverso da quello della sua destinazione e di farvi il suo discarico, per non poter proseguire il suo viaggio, il nolo è dovuto sino al luogo dove si è approdato a proporzione del viaggio fatto e non già solamente sino al giorno della presa o del naufragio.

§. 2. In fine se il capitano conduce le merci riscattate o salvate al luogo della loro destinazione, il nolo gli è dovuto per intero, e ciò, qualunque sieno le avarie che abbian potuto soffrire tutte queste merci, sia dalla battaglia, sia dalla tempesta, sia dal naufragio, senzachè quelli a cui appartengono sieno ammessi a farne l'abbandono, per esimersi dal pagare il nolo. Ciò risulta dall' art. 300 del Codice di commercio, salva la restituzione espressa nello stesso articolo, siccome il vedremo in appresso.

§. 3. Però se il caricante salva le sue merci in uno stato tale da non poter neanche trarne di che pagare il nolo, non è egli nella stessa posizione, che se le merci fossero perite per intero? Se le sue merci fossero perite interamente ei non dovrebbe alcun nolo. Perchè render qui più dura la sua condizione? Sarebbe almeno giusto, dice Valin, di ammettere il caricante a far l' abband'ono della merce, per dispensarsi dal pagamento del nolo, *ne duplici damno afficiatur* (1).

A prima giunta queste riflessioni possono sembrar eque, ma Valin non ha posto mente che le mercanzie altro non sono, se non se il pegno del nolo. Il nolo, dic'egli, non è dovuto che su le mercanzie. Val tanto come se dicesse *dalle mercanzie*. Ora ciò non è: il nolo è dovuto personalmente dal noleggiatore, il capitano ha solamente un privilegio su le mercanzie. Il capitano, col trasportar le merci, ha adempiuto alla sua obbligazione, quindi il prezzo di esse gli è dovuto, accada quel che si voglia. Le perdite che il caricante ha potuto soffrire non hanno con lui maggior rapporto di quel che hanno i benefizi che egli ha potuto fare. Perciò il caricante non potrebbe esimersi dalla sua obbligazione personale, con abbandonare le merci, a somiglianza di un terzo detentore, il quale non è obbligato che in ragione della sua possessione.

Che le merci sieno state salvate, o che sieno state riscattate, il caricante non può ricusare di ricaricarle nel bastimento, se questo è in istato di condurle al luogo della loro destinazione. Il caricante non può del pari ricusare di caricar le sue merci in un altro bastimento, se il capitano ha potuto trovarne uno, atto a terminare il viaggio.

In caso di rifiuto del caricante, questi sarebbe tenuto di pagare al capitano il nolo intero: tali sono le conseguenze della disposizione dell'art. 284 Codice di commercio, e dell'art. 22 titolo del nolo, dell' ordinanza della marina.

Però se le merci fossero danneggiate in modo da non poter essere rimbarcate, non essendovisi rimediato, il capitano sarebbe obbligato ad attendere che esse fossero rimesse in istato di essere r mbarcate, o pure dovrebbe contentarsi del nolo in proporzione del viaggio fatto: tal' è la dottrina di Valin, la quale, a parer nostro, è evidentemente vera e ragionevole (1).

§. 4. Noi abbiamo veduto che il capitano è pagato del suo nolo intero, *contribuendo al riscatto*, se conduce al luogo della destinazione *le merci riscattate*. Fa d'uopo spiegar qui più chiaramente il senso della legge, ed il caso da essa preveduto.

Avviene, che un naviglio è attaccato in mare da un corsale, un pirata, in somma da un bastimento qualunque, al quale non conviene, per sue particolari vedute, il condurre seco la sua presa.

In questa circostanza il capitano pattuisce il suo riscatto, e mediante una somma che paga, o per la quale assume delle obbligazioni che convengono al catturante, vien resa la libertà a lui, all'equipaggio, al naviglio, ed al carico. In tal modo, per mezzo di questa

(1) Vedi Valin su l'art. 18, tit, del nolo.

(1) Vedi Valin su l' art. 21 titolo del nolo, dell'ordinanza della marina.

convenzione, il catturante cede la sua presa, o trasferisce il dominio della cosa agli antichi proprietari, i quali, in qualunque modo, l'acquistano di bel nuovo.

§. 5. Il riscatto è un contratto del dritto delle genti.

Il riscatto, a diversità del caso di ripresa, può farsi e prima e dopo delle 24 ore, sia in mare, sia nel luogo ove il bastimento preso è stato condotto. Ma, in questo caso, il capitano dev'essere circospetto, dice Valin, e non venire a composizione, che col parere dei principali dell' equipaggio, e stare attento che il prezzo del riscatto non ecceda il valore degli effetti riscattati; altrimenti egli sarebbe soggetto a non avere l'approvazione dei proprietari.

Se i proprietari sono a bordo, o in luogo da poter dare i loro ordini, il capitano non deve fare il riscatto senza la loro intelligenza, o per meglio dirò, si appartiene ad essi *il riscattare i loro effetti* (1).

Il riscatto si fa in due modi. Il primo modo è di consegnar il danaro, o porzione degli effetti che sono a bordo. La guida del mare art. 6. cap. 6 dice. « Che se porzione » delle merci o alcuni utensili del bastimen- » to sono stati ceduti per evitarc il maggior » danno, il tutto sarà distribuito come ri- » scatto e composizione ».

Il secondo modo ed il più ordinario è di determinare una somma, per la quale il capitano preso, trae a favore del catturante una lettera di cambio sul suo armatore. Fa inoltre un atto doppio, che contiene le condizioni del riscatto, e che si chiama *biglietto di riscatto*, e uno degli uffiziali del bastimento è dato in ostaggio per sicurezza del pagamento.

§. 6. È quistione, osserva Emèrigon tom. 1, pag. 472 se si deve mantener la parola data a dei pirati, e a dei ladri, anche per ciò che concerne l'interesse pecuniario. Egli cita Loccanio lib. 2. tit. 3, n. 6. Tarresson istoria della giurisprudenza romana, part. 2, §. 12 p. 183 e Puffendorfio lib. 3, cap. 6, § 11 i quali decidono la negativa. « Sarebbe » altrettanto assurdo, dice Puffendorfio, il » risguardare come valida una tale obbliga- » zione, quando il pretendere di farsi un me- » rito presso taluno di non aver commesso » contro a lui un delitto enorme ».

I giureconsulti romani, cercando degli inutili rigiri in questa materia, come soglion fare in altre simili, sostengono che i contratti a rigor di diritto, estorti da ingiusto timore, sono validi in sè stessi, sebbene debbano poi essere annullati dal Pretòre (1).

Orazio e Marziale sembrano aver avuto delle idee più conformi ai principî del dritto naturale, siccome pare che lo dimostrino i seguenti versi.

Nec furtum feci, nec fugi, si mihi dicat
Servus; habes pretium, loris non ureris, aio.
Non hominem occidi: non pasces in cruce corvos.
Sum bonus, et frugi: renuit; negat atque sabellus
Orat. lib. I, epist. 16, vers. 46 et seg.

Quid si me tonsor, quum stricta novacula supra est,
Tunc libertatem divitiasque rogel?
Promitiam; nec enim rogat ille tempore tonsor,
Latro rogat: res est imperiosa timor.
Sed fuerit curva cum tuta novacula theca,
Frangam tonsori crura manusque simul.
Mart. epigr. lib. 2. epist. 59.

§. 7. Ma egli è ben altro del contratto passato in tempo di guerra col nemico.

Non v'ha dubbio, aggiugne Emèrigon, che si debba tenere la sua parola, rispetto ad un inimico, e che sia legittima la obbligazione con esso lui contratta. *Si quid singuli hosti promiserint, est in eo fides servanda* (1).

La guerra diverrebbe troppo crudele e troppo funesta, dice Vattel, se ogni commercio fosse assolutamente rotto tra nemici. Vi ha ancora dei *commerci di guerra*, secondo la espressione di Tacito e di Virgilio, e cir-

(1) Vedi Valin su l'art. 66 dell'ordinanza tit. 6, lib. 3: la guida del mare cap. 6 art. 3, 7, 9: ed il Consolato cap. 27 e 28.

(1) Vedi instit. lib. 4, tit. 13 de except. § 1.
(2) Vedi Cic. de offic. lib. 1 cap. 15.

costanze, gli eventi della guerra, obbligano i nemici a far tra loro varie convenzioni (1).

Perciò la lettera di cambio, tratta all'ordine del catturante per prezzo del riscatto, è obbligatoria e dev'esser pagata. » In fatto » di riscatto, o di composizioni sarà osser» vato questa regolamento » porta l'art. 3, cap. 6 della guida del mare.

Essa debb'esser pagata quando anche l'ostaggio avesse la bassezza di fuggire, o venisse a morte. In quanto all'ostaggio messo in libertà per effetto di questo pagamento, egli debbe avere i suoi salari e tutte le sue spese durante il tempo della prigionia (2).

Ma se il catturante è preso col biglietto di riscatti da un bastimento della stessa nazione di quello ch'è stato ricattato, a cagion d'esempio: un bastimento napolitano è preso da un bastimento inglese al quale paga il suo riscatto: in seguito questo bastimento inglese è preso da un bastimento napolitano; quistione: il prezzo del riscatto si appartiene a quest' ultimo bastimento nuovo catturante, qual parte della presa, o pure il bastimento riscattato è libero da qualunque obbligazione?

Valin su l'art. 8, titolo delle prese, pretende che debbasi applicare a questo caso i principi stabiliti per quello della ripresa, i quali vogliono che, se la ripresa del bastimento napolitano ha luogo tra le 24 ore, il secondo catturante non possa pretendere che il terzo del bastimento ripreso e del suo carico, che, se al contrario, la ripresa ha luogo dopo le 24 ore, il tutto appartenga al secondo catturante.

Donde Valin conchiude, che, se il bastimento primo catturante, è preso tra le 24 ore del riscatto, il secondo catturante può pretendere il terzo del prezzo di tal riscatto: se dopo le 24 ore, il secondo catturante può esigere il prezzo intero.

Emèrigon t. 1, p. 500 non è di questo sentimento. Egli si fonda sul perchè la presa non è un mezzo di acquistare che relativamente a ciò che si prende realmente; che un biglietto è semplicemente la prova di un' obbligazione, e non la obbligazione stessa, che il biglietto di riscatto altro non è che un pezzo di carta, il quale non è il bastimento riscattato, nè il prezzo del riscatto convenuto; che i dritti del corsale nemico sono svaniti con la presa del suo bastimento, ed i dritti del corsale amico, si limitano alle cose che prende e ritiene realmente; che in verità, nel numero delle cose prese, può trovarsi l'ostaggio dato dal bastimento riscattato, ma che sarebbe strano il veder quest' ostaggio divenir prigioniero di guerra dei suoi propri compatriotti, e per conseguenza egli debb'esser comparato ad un vero prigioniero, il quale sarebbe certamente libero con la presa del bastimento sul quale si troverebbe. Conchiude da ciò, che nella specie, il biglietto di riscatto non ha valore alcuno, e che l'ostaggio ricupera la sua libertà, senzachè il catturante nemico possa dimandare, e senza che il corsale amico possa pretendere il pagamento del biglietto.

Il sentimento di Emèrigon è, a creder nostro, più conforme ai principi, e noi lo risguardiamo come in qualche modo consagrato dall'art. 461 del Codice delle nostre leggi civili, giacchè, se è vero, come lo porta formalmente questo articolo, che la vendita o il dono di una casa, con tutto ciò che vi si trova, non comprenda i debiti attivi, i cui titoli sono depositati nella casa, ciò non può essere se non se per una conseguenza del principio che il titolo non è una obbligazione, ma n'è semplicemente la prova.

Però nello adottare la opinione di Emèrigon, vera in principio generale, è altresì necessario lo adottare le modificazioni, che egli stesso vi apporta:

1. Se, prima di esser preso, il capitano catturante avesse messo in terra l' ostaggio, il quale vi fosse tenuto prigione, egli è certo che gli si dovrebbe procurare la libertà, sia a spese del bastimento riscattato, sia altrimenti, anche quando il biglietto di riscatto non si trovasse sul corsale preso;

2. Se il capitano riscattato avesse tratto una lettera di cambio, la quale fosse stata

(1) Tacit. Annal. lib. 14, cap. 35, n. 5. Virg. Eneid. lib. 10, ver. 53 . . . . belli commercio Turnus, Sustulit ista prior. .
Vedi Vattel lib. 3, cap. 16, §. 233.

(2) Valin trattato delle prese cap. 11, sez, 3, n. 1, 3 o 9.

negoziata a profitto di un terzo di buona fede, tale lettera dovrebbe essere pagata dal bastimento riscattato sebbene l'ostaggio sia stato trovato sul corsale preso, e sia per conseguenza divenuto libero;

3. Se la lettera di cambio non fosse stata negoziata valuta ricevuta in contante, e l'ostaggio fosse in libertà, il bastimento riscattato sarebbe allora sciolto da qualunque obbligazione riguardo al corsale preso, il quale, con la sua sconfitta, ha perduto *le azioni* che la crociera gli aveva procurata (1).

Secondo l'antico dritto, attestato da Valin su l'art. 19, tit. delle prede, il bastimento riscattato non poteva essere preso una seconda volta da un bastimento della stessa sua nazione, o alleato della sua nazione. Il biglietto di riscatto, di cui debbe tenere un duplicato, gli serviva di salvo-condotto, purchè fosse nei termini del suo biglietto di riscatto.

Ma il contrario è stato deciso in Francia dall'art. 44 del regolamento del 2 aprile anno 11: esso porta che il bastimento riscattato può essere preso da un secondo corsale, il quale diviene allora personalmente debitore del prezzo del riscatto verso il primo catturante, se meglio non ami abbandonargli la preda. Gli ostaggi, in questo caso, sono liberi dalle obbligazioni ammesse al titolo di ostaggio, e non sono più risguardati, che come semplici prigionieri di guerra.

In fine l'azione di riscatto è estinta con la perdita del bastimento riscattato? Questa quistione, che noi accenniamo appena per timore di allontanarci troppo dal nostro soggetto, è proposta da Emèrigon t. 1, p. 478, è decisa negativamente. Gli armatori ed i caricanti sono tenuti ad accettare e a pagare le lettere di cambio *che, per questo oggetto, sono tratte sopra essi*, sebbene il bastimento riscattato perisca per via.

Noi tratteremo più ampiamente questo punto, allorchè spiegheremo il titolo delle assicurazioni.

§. 9. Del rimanente, il capitano che fa il riscatto operando o contrattando nella sua qualità di *padrone* del bastimento, opera e contratta per conto di coloro di cui è l'agente tale è la regola dettata dal dritto comune (1).

Sorge da questo principio, che il capitano che riscatta il bastimento nulla acquista per sè stesso, ma tutto fa per conto degli antichi proprietari. Segue inoltre, che il capitano, al quale il catturante dà parte degli effetti presi, non può tenerli per sè, ma debbe restituirgli a chi appartengono (2).

» Ciò è ritenere a titolo di pirata, osserva
» Cleirac su questo articolo, per cui il pirata
» non ha potuto transferire, nè dare al pa-
» drone dritto di dominio o di proprietà, che
» possa impedire o distrarre la rivendicazio-
» ne al vero proprietario ».

Tale è anche la disposizione del dritto comune per rispetto ai mandatari: *Ex mandato, apud eum qui mandatum suscepit, nihil remanere oportet* (3).

§. 10. In tutt'i casi, il capitano non ha diritto che a reclamare il suo nolo, e'l suo nolo per intero, contribuendo al riscatto, se conduce gli effetti riscattati al luogo della loro destinazione.

(1) Vedi Emèrigon ibid. pagina 502.

(1) L. 18, 42, § 2, ff. de adquir. possess. Pothier dalle obblig. num. 74.

(2) Vedi la guida del mare cap 6. art. 2.

(3) L. 10, § 3, l. 20, ff. mandat., art. 1993 del Codice civile pari all'art. 1865 LL. CC.

Art. 294. La contribuzione per lo riscatto si fa sul prezzo corrente delle mercanzie al luogo del loro discarico, fatto la deduzione delle spese, e su la metà del bastimento e del nolo.

I salari de' marinari non entrano in contribuzione.

Sommario.

1.—Dipendenza del trascritto articolo, e differenze che ne derivano.
2.—Chi e come pagherà il riscatto del bastimento.
3.—Legislazione prima del Codice.
4.—Ragione per lo stabilito dal nostro Codice diversamente da quella dell'Ordinanza del 1681.

COMENTO

§. 1. Questo articolo ha molta analogia con l'art. 20 dello stesso tit. dell' ordinanza del 1681. Fa d'uopo però rimarcare due considerabili differenze. La prima è che l' ordinanza del 1681 assoggettava alla contribuzione il titolo del bastimento del nolo, mentre il Codice di commercio non ne fa entrare che la metà.

La seconda differenza è che il nostro Codice di commercio esenta dalla contribuzione i salari dei marinai quello che l' ordinanza del 1681 anche vi sottometteva.

§. 2. Il prezzo pagato per il riscatto è sopportato per contribuzione del proprietario del bastimento e dei proprietari delle merci.

Il legislatore fa qui contribuire il bastimento ed il nolo, perchè tutti e due sono stati salvati per mezzo del riscatto. Nulladimeno, siccome il nolo non è dovuto ai proprietari del bastimento che a cagione del loro naviglio, e siccome esso è una specie d'indennizzazione di ciò che il bastimento perde del suo valore durante il viaggio e delle spese cui si va incontro, si è giudicato che sarebbe un doppio impiego il far contribuire i proprietari e per l'intero valore del bastimento o per l'intero nolo. Ecco perchè le antiche leggi marittime non li facevano contribuire che per l'uno o per l'altro, o per il bastimento, o per il nolo. Il nostro Codice di commercio ha preso il temperamento di farli contribuire al tempo istesso e per la metà del valore del bastimento e per la metà del nolo.

§. 3. In fatti, l'art. 8 dei giudizi di Oleron portava: « Ed il padrone vi dee contribuire » o per la nave o per il nolo a sua scelta ». L'art. 40 dell'ordinanza di Wisbury disponeva egualmente: « Nella contribuzione il pa» drone pagherà la sua porzione delle merci » sino a concorrenza del valore del bastimen» to, o di tutto il nolo , a scelta del mer» cante ».

L'ordinanza del 1681, art. 20 , tito lo del nolo, faceva contribuire in questo caso il bastimento e'l nolo per la totalità. Vero è, che essa stabiliva una specie di compensazione con l'autorizzare il capitano a dedurre l'ammontare dei viveri consumati e le anticipazioni fatte ai marinai, e con l'obbligo, questi a contribuire a discarico del nolo perciò che era ancora dovuto dei salari.

Ma, col distruggere questa compensazione perchè non si calcolavano, più nella contribuzione i salari dei marinai, il nostro Codice ha dovuto far ritorno alla regola tanto giusta stabilita dall'ordinanza, art. 7, per la contribuzione nel caso del getto.

§. 4. È adunque necessario far osservare

due grandi differenze tra la legge nostra e l'Ordinanza. La prima si è, che la Ordinanza sottoponeva alla contribuzione il titolo del bastimento e del nolo, dovechè il codice di commercio non vi fa entrare che la metà di questi due oggetti, ed in ciò approva la opinione di Valin, il quale non comprendeva il motivo della distinzione che faceva a tal riguardo la Ordinanza del 1681 tra il caso del getto delle merci e quello del riscatto (1).

La seconda differenza si è, che il Codice di commercio esenta dalla contribuzione i salari dei marinai, che l'ordinanza vi sottoponeva, almeno per ciò che era loro tuttavia dovuto al tempo della preda.

I salari dei marinai non entrano in contribuzione, perchè questi salari non debbono essere sottoposti ad alcun rischio di mare, nè debbono soffrire alcuna diminuzione.

Del rimanente, le due disposizioni sono conformi. Secondo il Codice di commercio, e secondo l'ordinanza del 1681, le merci, in quanto alla contribuzione del riscatto, debbono essere valutate sul prezzo corrente delle merci della stessa qualità nel luogo dello scaricamento; il che s'intende tanto di quelle date per il riscatto, quanto delle altre.

Il Codice aggiugne, al pari dell'Ordinanza *fatta la deduzione delle spese*, cioè delle spese di discarico, e delle altre che i caricanti sono stati obbligati di fare; il che si applica egualmente alla contribuzione in caso di getto.

Valin dice, che debbasi dedurre anche il nolo. Ciò può tanto meno incontrar difficoltà in quanto il capitano non contribuisce che per metà. Le merci, d'altronde, essendo valutate per quelle che valgono nel luogo del caricamento, non hanno questo valore se non perchè vi sono state trasportate, cioè, perchè hanno pagato il nolo.

Del resto, il modo di questa contribuzione vien regolato da altri articoli, che fan parte del tit. 9 riferibile al modo del getto e della contribuzione, che da qui a non molto sarà trattato.

(1) Vedi Valin, su l'articolo sopra citato della Ordinanza.

Art. 295. Se il consegnatario ricusa di ricevere le mercanzie, il capitano può con l'autorità della giustizia farne vendere parte per lo pagamento del suo nolo, e fare ordinare il deposito del soprappiù.

Se vi è insufficienza, esso conserva la sua azione contro al caricante.

Sommario

1.—A chi il capitano deve consegnar le mercanzie, ed uno de'modi, che la legge accorda al capitano per assicurarsi del nolo.
2.— Modo di esperimentare un tal dritto.
3.—Come si regolerà il capitano qualora niuno si presenti per ricevere le mercanzie.
4.—*Quid* se le merci sono insufficienti al pagamento del nolo.
5.—Caso in cui il capitano può dimandare il deposito delle mercanzie presso un terzo.

COMENTO

§. 1. Qualunque sia il caricante delle mercanzie, il capitano dee consegnarle alla persona indicata nella polizza di carico. Egli non ha il diritto di esaminare se queste appartengono o no sia al noleggiatore sia al consegnatario (1).

Debbe altresì, se la polizza di carico è a ordine, o al portatore, rimetterle a quello che ha l'ordine o la polizza di carico nelle sue mani.

Ma se colui a cui dee farsi la consegna ricusa di ricevere le mercanzie, sia o nò un tal rifiuto fondato; ovvero, chi le ha ricevute non sodisfa il nolo, il capitano non dee soffrire cosa alcuna, ed il pagamento del nolo non può essere ritardato.

Per assicurare il pagamento del nolo, la legge accorda al capitano diversi dritti, il primo dei quali è quello di dimandare la vendita di una parte delle mercanzie.

Questo dritto gli vien concesso dal soprascritto articolo. Però è stabilito nella legge stessa che un tal diritto può esperimentarlo con *l'autorità della giustizia*. Una tal condizione è basata sul principio del rifiuto del consegnatario, il quale può esser giusto di non voler consegnare le merci a motivo del cattivo stato di esse per colpa del capitano. Quindi il magistrato deve esaminare un tal fatto.

§. 2. Noi abbiamo veduto di già trattando della polizza di carico, che qualunque consegnatario di merci è tenuto di dare una ricevuta al capitano conformemente all'art. 272 del nostro Codice di commercio, sotto la modificazione che abbiamo spiegata.

È ora quistione di sapere ciò che dovrà fare il capitano per il pagamento del suo nolo, se il consegnatario ricusa di ricevere le merci. L'art. 295 sopra trascritto gli segna la condotta da tenere in simil caso, e le formalità da adempiere.

In fatti, siccome osserva il sig. Locrè su questo articolo, il pagamento del nolo non può essere ritardato per controversie più o meno fondate tra il consegnatario e 'l caricante; queste contese sono estranee al capitano, il quale avendo contratto col solo caricante, ed avendo adempiuto per parte sua al contratto di noleggio, deve aver dritto ad

(1) Casaregis disc. 25.

esigere che il caricante adempia alle sue obbligazioni.

Ma se la polizza di carico è a ordine, il capitano non può conoscere colui a profitto del quale l'ordine è passato. Noi siam di avviso col sig. Delvincourt, che basta in questo caso il rifiuto del consegnatario indicato nella polizza di carico, ed il non presentarsi alcuno con suo ordine.

Se la polizza di carico è al latore, noi siamo egualmente di opinione, che vi è rifiuto, solo perchè non si presenta persona (1).

Qualunque sia il motivo del rifiuto, fa d'uopo che tal rifiuto consti da una citazione, e siccome, per vendere, è necessaria l'autorizzazione del giudice, la quale non può essere accordata che presenti le parti o debitamente chiamate, così, con lo stesso atto di citazione, il capitano farà bene di assegnare il consegnatario, se lo conosce, per sentir ordinare che, mancando egli di ricevere gli oggetti, sarà esso capitano autorizzato a far vendere delle merci sino alla concorrenza del suo nolo, e a depositare il sovrappiù, a rischio di chi per dritto, nei magazzini di tal negoziante che sarà indicato.

Questa autorizzazione deve essere accordata, nel regno, dal tribunale di commercio, o dal tribunale di prima istanza che ne fa le veci, e, negli Stati stranieri, dal console della propria nazione, o, in mancanza, dal magistrato del luogo.

Però se il rifiuto fosse fondato sul cattivo stato delle merci, ed il consegnatario sostenesse esser derivata da avaria dal fatto del capitano o dell'equipaggio, il tribunale, prima di far dritto, dovrebbe ordinare una visita, e la verificazione delle mercanzie.

Per altro, è questo caso lo stesso che quello di cui parla l'art. 275 del nostro Codice di commercio, già discusso, nel quale il consegnatario ricusa di dar *ricevuta* delle merci.

§. 3. Se niuno si presentasse per ricevere le merci, il capitano, per essere pagato del suo nolo, sarebbe obbligato ad adempiere le stesse formalità; ma, in questo caso, egli dee darne conoscenza ai caricanti.

§. 4. Il nostro Codice aggiunge, che, se le merci *sono insufficienti per il pagamento del nolo* (locchè non era nell'art. 17 dell'ordinanza tit. del nolo) il capitano conserva la sua azione contro al caricante; ciò è di ogni giustizia. Il capitano ha senza dubbio pel suo nolo un privilegio sulle merci, ma il caricante ne è il diretto debitore.

La insufficienza delle merci non estingue nè la obbligazione, nè l'azione personale che appartiene al capitano contro al caricante per costringnerlo ad adempiere a tale sua obbligazione.

Ciascuno sente che il rifiuto di ricevere le merci componenti il carico di un bastimento potrebbe mettere il capitano in un grande imbarazzo, se il legislatore non gli avesse segnato un piano di condotta regolare, dal quale non deve egli allontanarsi.

Se le merci ricusate sono state trasportate al luogo della loro destinazione, secondo le convenzioni fatte col commissionario, non ve ne sono alcune per il loro ritorno. Il capitano non ha adunque verun altro mezzo per farsi pagare del suo nolo, che quello di vendere una porzione delle merci. D'altronde, il commissionario essendo molto lontano, non vi ha che la giustizia che possa invigilare agli interessi di lui, e possa regolarizzare l'esercizio di quelli del capitano, qualora il consegnatario abbandoni la mercanzia.

Questa vendita dee farsi all'asta pubblica con le formalità ordinarie.

§. 5. Ma il ricusare di ricevere le merci, o il non pagarne il nolo, non è la medesima cosa, sebbene, relativamente all'interesse particolare del capitano, l'effetto sia lo stesso.

Il nolo è dovuto subito che le merci sono disbarcate. Il capitano non potrebbe esigerlo prima, nè ritener le merci nel bastimento per difetto di pagamento; egli può solamente, qualora dubiti della buona fede o della solvibilità del consegnatario, dimandarne, nel tempo del discaricamento, il deposito presso un terzo sino al pagamento del suo nolo.

(1) Vedi il sig. Delvincourt t. 2, p. 294 e 295.

Art 296. Il capitano non può ritenere le mercanzie nel suo bastimento per mancanza del pagamento del suo nolo: ma può nel tempo del discarico dimandare il deposito presso un terzo fino al pagamento del suo nolo.

Sommario

1.—Origine dell'articolo. Scopo dello stesso.
2.—La legge non obbliga il capitano al rilascio delle merci, ma nel discarico può chiedere il deposito.
3.—Disposizioni legislative straniere sull'oggetto.
4.—Dimostrazione che il nostro codice presenta come misura conciliatrice con il trascritto art.
5.—Come sarà regolata sulla scelta del depositario.
6.—Scelto il depositario cosa dovrà praticare il capitano.
7.—Dritti ed obblighi del depositario
8.—Dichiarazione di Valin sull'oggetto.
9.—Nostro avviso intorno alla opinione del sig. Valin.

COMENTO

§. 1. Il trascritto articolo traccia il secondo mezzo per assicurare al capitano il pagamento del nolo che gli compete.

Un tale articolo simile al 306 del Codice di commercio francese è copia letterale dell'art. 23 tit. 3, lib. 3, dell'ordinanza del 1681. Pare a prima vista che una tal disposizione sia contraria ai principi del contratto di pegno, secondo i quali il creditore può ritenere la cosa che ha in pegno sinchè sia intieramente pagato di ciò che gli è dovuto. Ora non si mette in dubbio che il privilegio che il maestro ha su le mercanzie caricate nel suo vascello, per ragione del nolo, non sia un vero dritto di pegno.

§. 2. Ma fa mestieri osservare che la legge non dice essere il capitano obbligato a rilasciare le sue mercanzie. Essa dice solamente, ch'egli non potrà ritenerle nel suo bastimento, perchè, sarebbe assurdo, come osserva Valin, che il capitano si facesse pagare del nolo prima di aver esibito le merci, o col disbarcarle a terra, o col metterle negli alleggi, o nelle gabarre per portarvele. Ma appena fatta questa esibizione, egli può, al momento del discarico stesso, dimandarne il deposito presso un terzo, sino al pagamento del suo nolo.

§. 3. L'antica legislazione nautica, del pari che l'ordinanza del 1681; permetteva altresì al capitano di sequestrare le merci negli alleggi e nelle gabarre, e di ritenerle accanto al suo bastimento sino al pagamento del nolo.

L'art. 57 dell'ordinanza della marina di Wisbury disponeva. « Allorchè le merci sono » già nelle gabarre per essere portate a ter- » ra, il padrone, ove diffidi della solvibilità » o lealtà del mercatante, potrà arrestare e » far rimanere le dette gabarre accanto al » suo bastimento, sino a che il mercatante » non gli abbia pagato l'intero nolo, e tutte » le altre spese dovutegli ».

Il padrone, dice Cleirac su l'art. 21 de'giudizi di Oloron, nota 3. « Il padrone non può » pel suo pagamento, ritenere a bordo la mer- » canzia; ma può, dopo averla disbarcata, » arrestarla negli alleggi o nei battelli di ser- » vizio, sino a che non sia soddisfatto »

L'ordinanza del 1681 diceva egualmente:

il capitano potrà, nel tempo del discarico, *opporsi al trasporto, o far sequestrare la merce, anche negli alleggi e nelle gabarre.*

§. 4. Il legislatore ha adottato nel nostro Codice di commercio una misura che pare meglio convenire alle forme conciliatrici del commercio marittimo, autorizzando, sino al pagamento del nolo, il deposito presso un terzo delle merci componenti il carico del bastimento.

» Questa misura, osserva l'oratore del governo, signor Begouen, conserva gl'interessi del capitano, il quale ha dritto ad esser pagato del suo nolo prima di consegnare irrevocabilmente il suo pegno, e provvede al tempo stesso alla sicurezza del consegnatario, il quale, prima di pagare il nolo, ha dal canto suo il dritto di riconoscere lo stato delle merci che gli debbono essere consegnate (1) ».

§. 5. Per ciò il deposito delle merci presso un terzo sino al pagamento del nolo, essendo prescritto dalla legge, e da essa giudicato sufficiente, non è più permesso al capitano di far sequestrare le merci, nè di ritener le gabarre accanto al suo bastimento, nè di prendere verun altro mezzo per assicurarsene.

Le parti possono convenire amichevolmente del luogo del deposito, e della scelta del depositario, ma se vi è controversia all'uopo tra il capitano ed il consegnatario debitamente chiamato, il tribunale del luogo indicherà un negoziante conosciuto e di buona riputazione, presso il quale depositare le merci.

(1) Vedi esposto dei motivi del Codice di commercio, pag. 42.

§. 6. In qualunque modo sia fatto il deposito, il capitano dev'effettuarlo su l'originale della polizza di carico che ha in suo potere, e prenderne ricevuta dal depositario. Egli dovrà egualmente far notificare l'atto di deposito al consegnatario, prevenendolo che egli farà subito vendere le merci necessarie al pagamento del suo nolo, e che lo rende risponsabile di qualunque ritardo, spesa, danno, ed interesse; quindi il capitano deve rivolgersi al giudice per farlo pronunziare sopra ciò, nel più breve termine possibile.

§. 7. Il depositario potrà del resto ripetere dal valore delle merci le spese di discaricamento, di guardia, di magazzinaggio, di mantenimento, ed altri accessori ec. In quanto a lui egli sarà tenuto a tutte le obbligazioni ordinarie del procuratore, come incaricato della custodia e della conservazione dell'altrui fortuna.

§. 8. Valin fa osservare che nella pratica i capitani non fanno uso della facoltà che loro accorda la legge, e che essi non domandano il nolo, se non dopo aver interamente consegnata la merce.

Egli afferma inoltre, che pe'viaggi di lungo corso è passato in uso di non pagare il nolo se non nei tre mesi dopo la consegna delle merci, a fine di dare ai mercatanti la facoltà di pagarlo dal prodotto della vendita delle merci (1).

§. 9. Ma quest'uso non fa legge, ed una persona deve tanto meno fondarvisi oggidì, in quanto che il nostro Codice di commercio non lo sanziona.

(1) Valin su l'art. 23, tit. del nolo.

Art. 297. Il capitano è preferito per lo nolo sulle mercanzie del suo carico per quindici giorni dopo la loro consegna se esse non sono passate in terza mano.

Sommario

1.—Scopo dell'articolo e sua conseguenza.
2.—Differenza del privilegio accordato dall'art. 1971 delle nostre leggi civili con l'art. 297 Legge di eccezione.
3.—Quando cessa il privilegio del capitano sulle merci.
4.—Osservazioni nel rincontro.
5.—Il privilegio del nolo si esercita distributivamente e collettivamente sulla merci.

COMENTO

§. 1. Onde assicurare vieppiù il pagamento del nolo dovuto al capitano per le merci asportate, la legge gli accorda un dritto di preferenza sulle mercanzie che dura per 15 giorni dopo la consegna, quanto però tali mercanzie non siano passate in mano di un terzo.

Niuno può reclamare le merci soggette al nolo, che con l'obbligo di pagarlo. Non vi ha dubbio che il capitano il quale avesse consegnato con fiducia gli oggetti del suo carico ad un consegnatario di mala fede, o fallito, potrebb'essere molto imbarazzato per la riscossione del suo nolo, se la legge non vi avesse provveduto con una disposizione espressa.

Il privilegio che la legge dà al capitano pel nolo è una conseguenza del dritto di pegno, che egli ha su gli effetti che trasporta.

§. 2. Questo privilegio è presso a poco simile a quello che l'art. 1971 delle leggi civili conferisce al locatore su' mobili e su gli effetti, che guarniscono la sua casa.

Vi ha però questa differenza, che il privilegio del locatore si estingue subito che, con suo consenso, i mobili sono usciti dal luogo ov'erano, e che al contrario il capitano di bastimento, sebbene abbia volontariamente consegnato le merci, conserva il suo privilegio, durante altri 15 giorni, ove però queste non sieno passate in potere de' terzi; locchè è conforme alla massima del nostro dritto, che i mobili non sono soggetti ad ipoteca.

Per la qual cosa, secondo il nostro Codice il quale ripete in ciò, art. 24 dell'ordinanza, titolo del nolo, il capitano ha, pel pagamento del suo nolo, un dritto di preferenza su le merci del suo carico, non solo quando esse sono nel bastimento, ma anche durante 15 giorni, a contare dal momento della loro consegna, purchè non sieno state vendute e consegnate a terza persona.

Noi diciamo *e consegnate*, perchè la semplice vendita non basterebbe per distruggere il privilegio; è altresì necessaria la consegna, o, come dice la legge, *il cambiamento di mano*; il che d'altronde è conforme al principio stabilito nell'art. 1095 delle nostre leggi civili così espresse.

« Art. 1095. Se la cosa che taluno si è obbligato di dare o consegnare successivamente a due individui, è puramente mobile, quegli fra di essi, cui ne fu dato il possesso reale, sarà preferito, e resterà proprietario, ancorchè il suo titolo sia poste-

» riore di data; purchè però il possesso sia » di buona fede ».

§. 3. Elasso tal tempo, il capitano non può esercitare il suo privilegio, ma ha sempre l'azione contro il caricante, salvo la prescrizione stabilita dall' art. 425 del Codice di commercio.

Tale articolo dichiara prescritta qualunque azione di pagamento di nolo, un anno dopo terminato il viaggio, se però, nell' intervallo, non vi sia stata cedola, obbligazione, approvazione di conto, o interpellazione giudiziaria.

§. 4. Nulladimeno noi dobbiamo far osservare, che questa prescrizione non potrebbe essere opposta, se il nolo fosse addimandato per via di eccezione, per esempio, se il capitano avesse venduto per via una porzione delle merci di pertinenza di un caricante, e fosse tuttavia dovuto un nolo pel soprappiù, in qualunque epoca che il caricante formi la sua domanda pel rimborso del prezzo delle merci vendute, il capitano può opporre la compensazione col nolo, secondo questa regola generale, ed applicabile ad ogni specie di prescrizione, affin di liberarsi, *temporalia ad agendum, perpetua ad excipiendum* (1).

Checchè ne sia, se durante il termine di 15 giorni il capitano ha formato la sua dimanda pel pagamento del nolo, se ha fatto sequestro, egli perpetua il suo privilegio, ai termini dell' articolo 296. *Actiones tempore inclusae, litis contestatione perpetuantur.* Il privilegio non si estingue più col termine de' 15 giorni, e le merci non possono più passare in mano de' terzi in pregiudizio del capitano, il quale potrebbe, in caso di vendita, seguirle e rivendicarle (2).

§. 5. È mestieri far osservare che il privilegio del nolo si esercita ora distributivamente, ed ora collettivamente sulle merci che vi son soggette. Il privilegio pel nolo degli oggetti espressi in una stessa polizza di carico si esercita collettivamente sopra tutt'i detti oggetti, anche quando il prezzo del nolo fosse diverso; invece che se vi sono più polizze di carico, il privilegio per il nolo si esercita separatamente su gli oggetti contenuti in ciascuna polizza di carico, quando anche il nolo fosse alla stessa ragione, e gli oggetti appartenessero alla stessa persona. Un esempio farà meglio intendere questa differenza, e noi lo ricaviamo, unitamente al signor Delvincourt, da un passo di Valin.

Pietro ha caricato dell'indaco e dello zucchero su lo stesso bastimento. Il nolo è dovuto pe'due oggetti a due ducati il quintale, ovvero a due ducati per lo zucchero, e a venticinque carlini per l' indaco. Giunto il bastimento, il capitano rimette il carico al consegnatario e non ne esige il nolo. Il consegnatario vende e consegna l'indaco prima de' 15 giorni.

Si chiede in qual modo il capitano eserciterà il suo privilegio? Si risponde che bisogna distinguere se l'indaco e lo zucchero sono stati compresi in una medesima polizza di carico, o pure in polizze di carico separate.

Se l'indaco e lo zucchero sono stati compresi nella stessa polizza di carico, il privilegio pel nolo di ciascuno degli oggetti colpisce la totalità di tali oggetti. Siccome il privilegio qui è *totum in toto*, *et totum in qualibet parte*, ne risulta che il capitano potrà esercitare la sua azione sopra lo zucchero per tutto ciò che gli è dovuto, anche pel nolo dell'indaco venduto e consegnato.

Se al contrario l'indaco e lo zucchero sono stati compresi in polizze di carico separate, il privilegio del capitano non cade su lo zucchero che pel nolo dello zucchero; e, pel nolo dell' indaco venduto e consegnato, non rimane al capitano che una semplice azione personale. *Limitata causa habet limitatum effectum* (1).

Noi abbiamo disaminato nel trattare l'articolo 281 la questione di sapere se questo privilegio pel nolo abbia luogo su le merci, nel caso in cui, secondo lo stesso articolo,

(1) Vedi d'altronde il signor Pardessus, tom. 2, pag. 147 e 148.

(2) Pothier contratto di noleggio n. 90. Il signor Locrè su l'art. 307, e Valin su l art. 24 dell'ordinanza.

(1) Vedi Valin loco citato.

è permesso al caricante di ritirarle prima che sia incominciato il viaggio, pagando la metà del nolo; noi, seguendo il parere di Valin, siamo stati per la negativa;la ragione che ne dà questo dotto comentatore ci sembra decisiva.

Abbiamo del pari esaminato se debba essere lo stesso nel caso in cui il caricante, conformemente all' art. 283, ritiri le sue merci durante il viaggio, benchè egli debba la totalità del nolo, ed abbiamo riportata la distinzione di Valin che ne sembra giusta (1).

Ma non deesi perder d'occhio che nell'uno e nell'altro caso il reclamante delle merci deve sempre le spese di discarico e di ricarico, di rimovimento delle altre merci, e di ritardo del bastimento.

(1) Vedi la nota 5 sul decimonono del giudizii di Oleron.

Art. 298. In caso di fallimento de' caricanti o reclamanti, prima di spirare i quindici giorni, il capitano è previlegiato sopra tutti i creditori per lo pagamento del suo nolo, e delle avarie che gli sono dovute.

Sommario

1.—L'ultimo dritto che accorda la legge al capitano per esser privilegiato del nolo, sulle mercanzie si verifica in caso di fallimento.
2.—Chi dee esser sodisfatto in preferenza del credito del nolo.
3 —In caso di fallimento il capitano è privilegiato anche delle avarie che gli son dovute.
4.—In quali termini può aver luogo il privilegio in caso di fallimento.
5.—Dove vien limitato il privilegio del capitano per il ricupero del nolo.

COMENTO

§. 1. Si è veduto nell'analisi dei tre articoli a questi precedente, come la legge per assicurare i dritti del pagamento del nolo dovuto al capitano abbia stabilito varie disposizioni. Finalmente con l'art. 298 à sancita la disposizione che il capitano in caso di fallimento è privilegiato a tutti gli altri creditori.

§.2. Però questa regola stabilita nel trascritto art.298, porta una eccezione qual'è quella che al diritto del capitano è preferito il dazio doganale, il quale deve essere sodisfatto in preferenza del credito del nolo, giusto il decreto del 10 giugno 1828 che dispone così.

» Elevato il dubbio, se il credito del nolo » sia di un rango più privilegiato del dazio » doganale.

» Veduto il parere della Consulta dei nostri ec.

» Sulla proposizione ec.

» Udito il nostro Consiglio Ordinario di » Stato.

» Abbiamo decretato e decretiamo quanto » segue.

» Art. 1. Il credito del nolo non avrà alcun » privilegio sul dazio doganale, che in prefe- » renza sarà soddisfatto.

» Art. 2. Il nostro Consigliere ec.

§. 3. Il nostro Codice di commercio ha preveduto il caso del fallimento dei caricanti o reclamanti prima dello spirare dei 15 giorni, dal che non avea punto parlato l'ordinanza della marina.

In fatti il caricante può fallire, i suoi creditori reclamare le sue merci, ed il nolo non essere stato ancora pagato; il reclamante può anche fallire dopo ricevute le merci, e non averne pagato il nolo.

Nell'un caso, come nell'altro, il capitano è privilegiato sopra tutt'i creditori pel pagamento del suo nolo e delle avarie che gli sono dovute.

§. 4. Ma fa d' uopo che il fallimento avvenga prima di spirare i 15 giorni, a contare dal dì della consegna delle merci. Però poco importa l'epoca in cui esso abbia luogo, se il privilegio sussiste ancora, cioè, se è stato perpetuato per mezzo del sequestro delle merci, o dell'assegnazione pel pagamento del nolo.

Allora il capitano fa valere il suo privilegio rimpetto a tutt'i creditori, chiamandoli incontanente in giudizio nel luogo stesso del discaricamento, affin di far loro riconoscere che il suo nolo gli è dovuto per privilegio, o facendo ordinare ad essi che egli sarà in tal modo pagato: lo stesso è per le avarie dovute.

§. 5. Finalmente, questa disposizione della legge nostra, essendo conseguenza dell'articolo 297, egli è chiaro, che essa non dà al capitano la preferenza sopra tutt'i beni dei caricanti e reclamanti, ma solo su le cose affette del suo privilegio, cioè, su le merci del carico del bastimento, a cagion d'esempio, se è dovuto il nolo di una certa quantità di cotone, il capitano ha la preferenza pel suo pagamento so questo cotone, ad esclusione degli altri creditori del caricante; ma tal preferenza non ha luogo su gli altri beni di quest'ultimo, in caso d'insufficienza della quantità di cotone: il capitano è collocato allora secondo il suo posto e ordine nella liquidazione dei debiti generali.

Art. 299. In niun caso il caricante può dimandare diminuzione sul prezzo del nolo.

Sommario.

1.—Su quali principî è fondato il trascritto articolo.
2.—Il trasporto delle merci eseguito dal capitano al luogo designato, gli dà diritto ad avere tutto lo stabilito per il nolo.
3.—La disposizione della legge nel rincontro è imperativa.
4.—Quistione fattasi in Francia pria dell'attual Codice di commercio.
5.—Conclusione dipendente dal detto articolo 299.

COMENTO

§. 1. Questo articolo conferma in una maniera espressa e formale i principî esposti da Valin nel suo comentario sull'ordinanza della marina 1681 (1).

In fatti le regole del diritto ed i principî dell'equità concorrono insieme per appoggiare questa decisione emessa dal legislatore nel sopra trascritto articolo. Il nolo non è meno dovuto intieramente, quantunque le mercanzie siano scemate di prezzo per le

(1) Lib. 3, tit. 3, tom. 1, p. 869.

rivoluzioni del commercio, o perchè siano guastate, o deteriorate per loro natura; giacchè in ciò nulla vi è del fatto del capitano, nè che vi è cosa alcuna di comune con lui o col suo bastimento. Quindi è che il nolo è sempre dovuto al capitano qualunque sia il danno che abbia sofferto la mercanzia. Una sola eccezione è fatta pe' liquidi, per cui il caricante può essere discaricato dal pagamento facendo l'abbandono dei *fusti* nei quali il genere era compreso, come si vedrà qui appresso.

§. 2. Secondo i principî del contratto di locazione basta, perchè il fitto fosse dovuto per intero al locatore, che questi abbia totalmente adempiuto alla obbligazione che avea contratta, di far godere il locatario della cosa affittata. Ora, il capitano, avendo trasportato le merci al luogo della loro destinazione, ha interamente adempiuto alla obbligazione di far godere il noleggiatore del bastimento noleggiato per questo trasporto: ei deve adunque esser pagato dell'intero suo nolo. Se le merci si trovano diminuite di prezzo per le rivoluzioni del commercio, o sono deteriorate o guaste per vizio loro proprio, o per caso fortuito, ciò non risguarda il capitano, attesochè esse si trovano in tale stato per effetto di una forza maggiore, a cui non è tenuto. Nulla vi ha in ciò, che derivi dal fatto del capitano, e che qualche cosa abbia comune con lui e col suo bastimento.

§. 3. In niun caso, dice imperativamente l'art. 299, il caricante può domandare diminuzione sul prezzo del nolo.

Questa disposizione è di una così evidente giustizia, che non solamente il danno accaduto alle merci è un'avaria semplice o particolare, che risguarda il solo proprietario (art. 395) giusta la massima *res perit domino*; ma altresì che non vi sono tenuti nè il mutuante a cambio marittimo, nè l'assicuratore giusto gli art. 317, 344 del Codice di commercio che in seguito discuteremo.

§. 4. Può stare che circostanze estraordinarie, avvenimenti impreveduti, rendano eccessivo il prezzo del nolo, il quale non era tale al momento in cui è stato stipulato; a cagion di esempio, allorchè la spedizione è stata fatta in tempo di guerra, ed una pronta pace rende libero e securo il mare.

I caricanti allora perdono tanto maggiormente, in quanto il prezzo del nolo non è più in proporzione con quello delle loro merci, le quali soffrono necessariamente una diminuzione più o meno forte, siccome avvenne all'epoca della pace di Aquisgrana, sotto Luigi XV nel 1748.

La guerra avea fatto raddoppiare il prezzo del nolo. Prima di cessare le ostilità, molti bastimenti trovavansi caricati nelle colonie francesi al prezzo corrente del nolo, che era in quel momento esorbitante. Al loro arrivo in Francia, le merci, per effetto della sola condizione della pace, erano talmente diminuite di prezzo, che questo non bastava al pagamento del nolo.

L'ordinanza non avea deciso positivamente, che in simili circostanze non fosse dovuta ai caricanti una diminuzione sul nolo; ma si era arguito di tale sua intenzione dalla disposizione del suo art. 25, titolo del nolo dell' ordinanza della marina; con cui essa ricusava ai medesimi il dritto di abbandonare pel nolo le merci diminuite di prezzo, ragion per la quale non si osò sostenere la quistione.

§. 5. Oggidì il nostro Codice ha rimosso qualunque dubbio sul particolare; *in niun caso* il caricante può domandar diminuzione sul prezzo del nolo.

Art. 300. Il caricante non può abbandonare per lo nolo le mercanzie diminuite di prezzo, o deteriorate per vizio loro proprio, o per caso fortuito. Se però de' *fusti* contenenti vini, olii, mele ed altri liquidi, hanno talmente colato, che siano vuoti, o quasi vuoti, i detti *fusti* potranno essere abbandonati per lo nolo.

Sommario

1. — Origine dell'art. Sentimento di Valin. Nostra osservazione.
2. — Dubbio elevato, e come vien discusso da vari scrittori, e da varie Corti Francesi.
3. — Sentimento del sig. Locrè. Nostra opposizione.
4. — Eccezione alla regola che sorge dalla legge. Sentimento di vari giureconsulti su tale eccezione.
5. — Quistione fatta da Pothier. Sua risoluzione.
6. — Quid, se la mancanza dei liquidi dipenda dalla poca cura del capitano?
7. — Come sarà regolato se lo scolo dipenda da vizio de' fusti, potrà allora il noleggiatore abbandonarli, e liberarsi dal pagare il nolo?
8. — Il capitano non è risponsabile della cattiva qualità dei fusti, e delle casse.
9. — In qualunque stato fossero i liquidi nello scaricarsi, sempre è dovuto il nolo.

COMENTO

§. 1. Il trascritto articolo è una copia letterale dell'art. 310 del Codice francese e questo è formato dagli art. 25, 26 tit. 3, lib. 3 dell'ordinanza della marina 1681.

Valin comentando l'art. 25 dell'ordinanza insorge con forza contro la prima disposizione; la trova troppo dura ed anche ingiusta.

Nulladimeno il Codice di commercio francese condanna la sua opinione.

In fatti la ragione su di cui si fonda Valin non ci sembra concludente. Il nolo, dice egli, non è dovuto che sulle mercanzie, e come se si dicesse per le mercanzie. Ora questo non è. Il nolo è dovuto personalmente dal noleggiatore. Il capitano ha solamente un privilegio sulle mercanzie; il mercante caricatore non si libera dunque dalla sua obbligazione personale abbandonando le mercanzie, come un terzo possessore che non è obbligato che a ragione del suo possesso.

D'altronde il capitano ha adempito a tutta la sua obbligazione trasportando le mercanzie: dunque accada qualunque cosa, gli si debbe il prezzo convenuto. Le perdite che il caricante ha potuto provare, non lo concernano più dei guadagni che ha potuto fare.

Svilupperemo viemeglio il fin qui detto.

§. 2. Ma dal perchè il caricante non può

domandare diminuzione sul nolo, sia per subitanea e considerabile diminuzione nel prezzo delle merci, sia per avarie dalle medesime sofferte per vizio loro proprio o per casi fortuiti, ne segue egli mai che il caricante venga egualmente escluso dal dritto di abbandonar la sua merce al capitano per liberarsi verso lui dal pagamento del nolo?

A questo proposito Valin osserva su l'articolo 25, titolo del nolo, dell'ordinanza, che pel mercatante tanto vale il danno sofferto dalle sue merci, a segno da non aver queste più alcun valore, quanto la loro perdita; siccome dunque non si deve a lui dimandarne il nolo, allorchè sono perite, non si deve del pari dimandarglielo, allorchè sono danneggiate o diminuite di prezzo in modo tale, che non possa ritirarne di che pagare il nolo, pel quale offre di abbandonarle.

Ma bisogna rispondere con Pothier, che è piuttosto negl' interessi del capitano, cui è dovuto il nolo, che si dee considerare se sia la stessa cosa, che le merci siano perite, e non abbian potuto giungere al luogo della loro destinazione, o che vi si trovino molto danneggiate, e diminuite di prezzo. « Ora è » evidente, dice Pothier, che ciò non è lo » stesso pel padrone, giacchè quando le mer» ci son perite per via, e non sono state » quindi trasportate al luogo della loro de» stinazione, il capitano non ha adempiuto » all'oggetto della sua obbligazione. *Munere » vehendi functus non est*, ed ecco perchè il » nolo non gli è dovuto; ma allorchè esso ve » le ha trasportate, per quanto si trovino poi » danneggiate, egli ha adempiuto all'oggetto » della sua obbligazione. *Munere vehendi » functus est*, e per conseguenza il nolo gli è » dovuto (1) ».

Perciò non è ammisibile l'abbandono delle merci al capitano, ond'esentarsi dal pagargli il nolo. Ciò è stato anche consacrato dall'art. 310 del Codice di commercio francese, il quale dispone. « Il caricante non può abbandonare per il nolo le mercanzie diminuite » di prezzo o deteriorate per loro vizio pro» prio, o per caso fortuito ».

Questa disposizione, attinta al sopracitato articolo dell'ordinanza, è ricavata dalle antiche usanze, e consuetudini del mare. L'articolo 10 del cap. 7 della Guida del mare disponeva. « Il caricante non potrà parimenti » abbandonare ai capitani di bastimento pel » loro nolo le mercanzie dichiarate, ove il » deterioramento derivi dal guasto che ha » luogo per sè stesso, o dal gran ribasso del » prezzo che sopravviene il più delle volte, » dopo passate le stagioni, ec., qualora, con » clausola espressa, questa facoltà non sia » stata riservata nel contratto di noleggio ».

All'epoca della compilazione del Codice: il tribunale di commercio di Paimpol aveva osservato che l'art. 310 era concepito in modo da poter conchiuderne, che un capitano potrebbe esser tenuto a ricevere, pel suo nolo, delle merci a lui offerte in pagamento, purchè esse non fossero diminuite di prezzo, e non fossero deteriorate.

Siccome questa obbligazione non può in alcun caso entrare nello spirito del legislatore, così esso proponeva di modificare questo articolo, dicendo semplicemente. « *A meno di stipulazioni contrarie, il nolo sarà pagato in moneta che ha corso nel paese ove si fa lo scaricamento: ma in niun caso il capitano può esser tenuto a prendere in pagamento del nolo, merci, tratte, o altri effetti* (1) ».

Dal canto loro, la Corte reale di Caen, ed il tribunale di commercio di Rouen, fondandosi su la opinione di Valin, aveano dimandato che il caricante potesse liberarsi dal nolo con abbandonar le merci, ove anche fossero deteriorate o diminuite di prezzo (2).

Ma il consiglio di Stato conservò l'art. 301 tal quale trovasi oggidì compilato: donde segue, il diciamo di nuovo, che il nolo delle merci diminuite di prezzo, o deteriorate per vizio loro proprio, o per caso fortuito, deve esser pagato per intero, senzachè, per liberarsi far si possa l'abbandono di queste merci. Il capitano è sempre nel dritto di reclamare la totalità del suo nolo, e di far vende,

(1) Pothier, contratto di noleggio n. 59.

(1) Vedi osservazioni dei tribunali tom. 2 parte 2. pag. 208.

(2) Vedi ibidem t. 1, pag. 170 e 171, e t. 2, 2 parte, pag. 347.

re le merci,per rivalersi del suo pagamento, rimanendogli aperta la via,in caso di insufficienza, a rivolgersi contro gli altri beni del caricante.

Questa teoria è fondata su gl'interessi del commercio e della giustizia; giacchè non vi ha ragione di derogare a quella regola di equità naturale, la quale, eccetto il caso di stipulazione contraria, non lascia di far andare a carico dei proprietarî della cosa le conseguenze dei casi fortuiti. Egli è in fatti ragionevole che colui il quale trae vantaggio da una cosa, ne soffra anche la deteriorazione e la perdita, anzichè colui al quale essa non dà alcun profitto, ed il quale non si è obbligato a garentirlo.

Ma se la legge non permette ai caricanti di abbandonare pel nolo le merci diminuite di prezzo o deteriorate, può egli da ciò inferirsi, che essa loro accorda il dritto di abbandonare al capitano, pel pagamento del nolo, le merci non deteriorate, nè diminuite di prezzo, siccome sembrava temerlo il tribunal di commercio di Paimpol?

§. 3. Certo si è, ed il signor Locrè ne conviene, che questo dritto non trovasi positivamente espresso nel testo dello art.310; ma il signor Locrè pensa che tal dritto è la conseguenza necessaria della disposizione di questo articolo; giacchè, dic'egli, nel designare le merci che non permette di abbandonare, la legge stabilisce con la sua stessa eccezione la regola generale che le altre possono esserlo (1).

Noi non possiamo adottare l' opinione del sig. Locrè, il quale non ha fatto abbastanza attenzione a'principî che reggono i contratti di noleggio. I contratti di noleggio sono *delle obbligazioni personali*, che danno a colui verso il quale le abbiano contratte, il dritto di chiederne da noi l'intero adempimento, e che i giureconsulti chiamano un legame di dritto, *vinculum juris*, il quale ne costrigne verso un altro ad adempiere le nostre obbligazioni nel modo come sono state stipulate. I contratti di noleggio legalmente e regolarmente fatti tengon luogo di legge, al pari di tutte le altre convenzioni, per coloro che li han formati; essi debbono eseguirsi in buona fede, e non possono rivocarsi che col mutuo consenso delle parti (1).

In tal modo essendo convenuto nel contratto di noleggio che mi pagherete il nolo delle vostre merci *in danaro*, voi non potrete, senza il mio consenso, rivocare questa obbligazione, e pagarmi il nolo con l' abbandono delle merci non deteriorate nè diminuite di prezzo: è d' altronde di dritto, che *aliud pro alio non datur invito creditori*. Il capitano, in questo caso, siccome osserva anche Valin, può, senza difficoltà, dimandar il suo pagamento in danaro, e mettere in esecuzione la sentenza di condanna che avrà ottenuta in conseguenza, salvo a lui il dritto di far vendere delle merci sino alla concorrenza del suo nolo (2).

D' altronde, perchè mai decide la legge che il nolo non è dovuto, ove le merci sieno perite per naufragio e per arrenamento? Egli si è per la ragione che il contratto di noleggio non ha avuto il suo adempimento.

Perchè vuole la legge che le merci deteriorate paghino egualmente la totalità del nolo? Pel motivo che esse sono state condotte al luogo di loro destinazione, e che con ciò il contratto di noleggio è stato eseguito.

Perchè non vuole la legge che si possa abbandonare le merci deteriorate e diminuite di prezzo per caso fortuito o per vizio loro proprio? Perchè le conseguenze de' casi fortuiti cadono sempre a danno de'proprietarî della cosa: *res perit domino*.

Tutti questi principî non hanno veruna influenza su la questione che ci occupa, e non può ricavarsene alcun favorevole argomento per un caso che dee decidersi con altre regole.

§. 4. Però àvvi un caso in cui il caricante può abbandonare la merce pel pagamento del nolo; ed è quello in cui de' fusti contenenti de' liquidi abbiano totalmente colato, che sieno vuoti, o quasi vuoti.

Il cap. 234 del Consolato del mare vuole,

(1) Locrè su l'art. 310.

(1) Vedi Inst. tit. delle obl. lib. 3. ff. de obligat. e l'art 1268 delle Leggi civ.

(2) Valin loco citato.

« Che se si tratti di un carico di stoviglie, il
» nolo sia dovuto solo per ciò che si troverà
» intero, salvo a far sopportare al padrone
» i danni-interessi se i vasi siensi rotti per
» sua colpa.

L'art. 11 del cap. 7 della Guida del mare dispone « Se delle mercanzie contenute nei
» fusti, come vino, olio, ulive, melassa, ed
» altre simili cose, abbiano talmente colato,
» che i fusti sieno vuoti o quasi vuoti, il caricante potrà abbandonarle pel nolo, pria
» di metterle a terra ».

L'Ordinanza della marina nel suo art. 26, titolo del nolo, dice « Se tuttavolta le merci
» messe nei fusti, come vino, olio, mele ed
» altri liquidi, abbiano talmente colato, che
» i fusti sieno vuoti o quasi-vuoti, i caricanti
» potranno abbandonarle pel nolo ».

In fine il nostro codice di commercio, il quale ripete questa disposizione, dice nel secondo paragrafo del trascritto art. « Se
» però dei fusti contenenti vino, olio, mele,
» ed altri liquidi, abbiano talmente colato,
» che sieno vuoti o quasi vuoti, i detti fusti
» potranno esser abbandonati pel nolo ».

È sembrato sorprendente, ed anche contraddittorio a parecchi giureconsulti, seguendo in ciò l'avviso di Valin, che la legge permette di abbandonare pel nolo delle merci liquide che hanno colato, e non dia questa facoltà per le merci secche, che sono deteriorate, come se le merci secche, comunque perdute, potessero giovare ai proprietari.

Alcuni di questi giureconsulti, nel numero de' quali è il signor Locrè, pensano con i primi comentatori della Ordinanza della marina, Merville, e Teausseau, che la ragione della differenza sta nel perchè le merci liquide non colano ordinariamente che per colpa del capitano, o per fatto del suo equipaggio, di cui è mallevadore, i quali non han dato ai fusti le cure che richieggono; cure che non sono necessarie alle merci secche.

Valin il quale condannava il sistema dell'Ordinanza, che il codice ha adottato, come abbiamo ora veduto, rigetta nulladimeno questa spiegazione, con l'osservare che, se l'abbandono de' fusti non fosse ammesso che su la presunzione di provenir lo scolo da colpa del capitano, non basterebbe il negargli il suo nolo, e che sarebbe altresì necessario il soggettarlo a de' danni-interessi da' quali si dovrebbe però dedurre il nolo: egli cita una sentenza dell'ammiragliato di Marsiglia del 10 giugno 1750, a rapporto di Emèrigon.

Noi troviamo nella opinione di Pothier le vere ragioni di questa differenza, ragioni che sembrano al sig. Delvincourt ed a noi le sole atte a giustificare le diverse disposizioni. « In questa specie, osserva Pothier, cioè,
» nella specie de' fusti che hanno colato, e
» che si trovano vuoti o quasi vuoti, le merci, per lo trasporto delle quali il bastimento è stato noleggiato, erano principalmente ciò che si trovava contenuto ne' fusti, i quali non serviva loro che d'invoglio
» o di accessorio; i fusti trovandosi vuoti le
» mercanzie più non esistono, e se più non
» esistono, non si può dire che il padrone le
» abbia trasportate al luogo della loro destinazione: egli non ha quindi adempiuto
» all'oggetto della sua obbligazione: il noleggiatore deve adunque esser discaricato
» del nolo de' barili vuoti o quasi vuoti, abbandonando i barili con ciò che vi rimane
» dentro. Al contrario nella specie dell'articolo precedente, le merci per quanto
» siano danneggiate, esistono; il padrone le
» ha veramente trasportate nel luogo della
» loro destinazione, egli ha per conseguenza
» interamente adempiuto alla sua obbligazione: ecco perchè il nolo gli è dovuto (1).

In fatti si può dir con giustizia che i liquidi che han colato per via e che più non esistono ne' fusti che li contenevano, sono come se fosser periti per naufragio: questo avvenimento è una perdita eguale a quella che risulta dal naufragio di cui parla l'art. 292: essi non debbono dunque alcun nolo; dovechè le merci benchè deteriorate e diminuite di prezzo, esistono sempre, e debbono perciò il nolo (2).

§ 5. Pothier aveva a sè stesso fatta la seguente questione: allorquando in una porzione di merci, pel nolo della quale si è conve-

(1) Pothier, contratto di noleggio n. 60 Delvincourt t. 2. pag. 203.

(2) Boucher su l'art. 310 del codice di commercio francese.

nuta una certa somma, vi ha alcuni barili vuoti,ed altri non vuoti è egli sufficiente,per esser libero dal nolo dei barili vuoti, che il noleggiatore li abbandoni, o pure esso e tenuto ad abbandonare tutta la porzione delle merci?

Questo dotto magistrato, troppo modesto senza dubbio, poichè diffidava delle sue cognizioni, ne dice aver fatto proporre simile quistione in un porto dell'Oceano, ed essergli stato risposto, che l'antica giurisprudenza dell'ammiragliato imponeva l'obbligo di abbandonare tutta la porzione delle merci: ma che questa giurisprudenza era da qualche tempo cambiata, e che bastava abbandonare i barili vuoti per esser liberato della parte del nolo.dovuto per tali barili.

« Quest'ultima giurisprudenza, dic' egli, « mi par più regolare, quantunque siasi con« venuta una somma unica pel nolo di tutta « la porzione di merci: nulla di meno, que« sto nolo, essendo qualche cosa di divisibile « si ripartisce su ciascuno de' barili che com« pongono la porzione di merci; ciascun ba» rile deve dunque la sua parte del nolo: ed » allorchè è perito, il noleggiatore dev'esser » discaricato della parte che deve il barile » perduto. Ora si reputa il barile perduto, » allorquando è vuoto o quasi vuoto: il no» leggiatore con abbandonarlo, deve adun» que esser liberato del nolo per la parte » che il barile ne deve,senza che sia egli ob» bligato ad abbandonare il sovrappiù della » porzione di merci (1) ».

6. Ma *quid* se lo scolo dei liquidi avesse avuto luogo per fatto del capitano, o delle persone dell'equipaggio di cui è mallevadore? cioè, per mancanza di cure? Ciascun sa che il capitano è obbligato ad apportare, tanto prima della partenza, quanto durante il viaggio, la cura necessaria per la conservazione delle merci caricate sul suo bastimento: egli è perciò tenuto della colpa lieve (art.208 e 209 del nostro Codice di commercio). Mancando egli a tal cura,è evidente che non solo non gli sarebbe dovuto alcun nolo, ma che sarebbe altresì soggetto ai danni-interessi del noleggiatore, risultanti dalla perdita delle sue merci. In questo caso il caricante o il consegnatario delle merci dovrà far verificare dai periti, che lo scolo proviene dalla colpa del capitano, salva a questo la prova contraria.

§.7.In fine se lo scolo dei fusti contenenti liquidi non avesse avuto luogo per colpa del capitano, nè per forza maggiore, nè per caso fortuito, ma per vizio proprio di tali fusti, per loro cattivo stato, il noleggiatore, abbandonandoli, sarebbe egli libero dal pagamento del nolo? Questa questione ne pare molto controversa.

Valin osserva, che la legge non distingue punto se lo scolo estraordinario provvenga da vizio dei fusti, o da caso fortuito; che bisogna perciò conchiudere che, in ogni modo, essendo i fusti quasi vuoti,potrà farsene l'abbandono pel nolo « Questa interpetrazione » dic'egli, può tanto meno essere rigettata, » in quanto quest' articolo è una eccezione » del precedente,il quale comprende espres» samente e senza distinzione, il danno av» venuto per vizio proprio della cosa, e quel» lo provegnente dal caso fortuito (1) ».

Il signor Delvincourt, *loco citato*, si attiene alla opinione di Valin, ed è di avviso che pare risultare dal nolo come l'art. 310 del Codice francese pari al nostro art. 309 è composto, che la disposizione relativa ai liquidi debba aver effetto, anche quando lo scolo sia stato cagionato dal vizio proprio della cosa.D'altronde vi ha in ciò una ragione, ed è, che il capitano, prima di caricare, è obbligato ad assicurarsi del buono stato dei fusti; che per conseguenza egli non è ammesso a provare il loro cattivo stato alla partenza.

Dal canto suo Pothier combatte il sentimento di Valin, che risguarda come contrario ai principi. « È colpa del noleggiatore, » dic'egli, se ha messo le sue merci in cattivi » fusti. È colpa sua se essi han colato, e non » han potuto pervenire al luogo di loro de» stinazione. Ei ne deve dunque il nolo,dap» poichè secondo il principio del contratto » di locazione, il locatario, il quale,per fatto

(1) Vedi Pothier loco citato.

(1) Valin su l'art. 26 dell' ordinanza titolo del nolo.

» suo, o per sua colpa, non ha goduto della
» cosa che gli è stata affidata, ne deve il
» prezzo come se ne avesse goduto. Se il lo-
» catore, il quale non ha potuto noleggiare
» ad altra persona il luogo del suo bastimen-
» to che occupavano i cattivi fusti, non fosse
» pagato, egli soffrirebbe allora della colpa
» del noleggiatore, benchè non sarebbe giu-
» sto ».

Sarebbe difficile, a parer nostro, il non arrendersi alle giuste ragioni di questo dotto magistrato: si può altresì aggiungere che il capitano è incaricato, ed è responsabile del buono slivaggio delle merci componenti il carico del suo bastimento; ma che il buono o cattivo stato delle balle, delle casse, o de' fusti che contengono le merci caricate, non lo riguarda punto; ciò è solo nello interesse del proprietario caricante. Il capitano è assimilato al vetturale, il quale non risponde del vizio proprio della cosa, nè delle conseguenze del suo invoglio, e quindi neanche dello scolo de' fusti che non sono stati ben condizionati.

§. 8. Il capitano, del pari che il vetturale, non è riputato incaricarsi delle merci che a rischio e periglio de' proprietari, ed in quanto le merci sono involte e riposte ne' fusti in modo da poter sostenere lo strofinamento, e gli altri danni del viaggio. Spetta al proprietario il vedere e lo assicurarsi se le sue merci sieno ben involte e ben riposte ne' fusti, per essere al coperto de' danni ai quali sono esposte nel tragitto.

Così, se il capitano prova per mezzo di periti, o di testimoni, che i fusti erano in cattivo stato all' epoca del caricamento e che lo scolo n' è stata la conseguenza indispensabile, egli è ammesso a reclamare il suo nolo.

§. 9. Del resto l'art. 300, non avendo parlato che del caso in cui i fusti fossero vuoti o quasi vuoti, bisogna concludere che in qualunque altro caso l'abbandono non potrebbe aver luogo, qualunque fosse lo stato in cui si ritrovassero i liquidi; *puta* del vino che si fosse inacidito, dell' olio che fosse divenuto rancido ec. il capitano avrebbe sempre adempiuto alla sua obbligazione, recandoli alla loro destinazione, e dovrebbe, per questa sola ragione, esser pagato del suo nolo.

FINE DEL TOMO II.° PARTE II.ª

INDICE

DELLE MATERIE CONTENUTE

NELLA PARTE SECONDA DEL TOMO SECONDO

LIBRO II.

DEL COMMERCIO MARITTIMO.

PREFAZIONE

LIBRO II.

DEL COMMERCIO MARITTIMO.

DEI CREDITI PRIVILEGIATI SU' BASTIMENTI ED ALTRI LEGNI DI MARE.

TITOLO II.

DEI PROPRIETARÎ DEL BASTIMENTO.

TITOLO III.

DEL CAPITANO

APPENDICE AL TITOLO III.

RIFERIBILE AL CAPITANO

CAP. I.

Doveri e responsabilità di un capitano di mare, dipendenti dalle nostre leggi civili.

CAP. II.

TITOLO IV.

TITOLO V.

DEI CONTRATTI DI NOLEGGIO

PROSIEGUO SULL' ART. 263.

TITOLO VI.

DELLA POLIZZA DI CARICO.

TITOLO VII.°

DEL FITTO, O NOLO.

FINE DELL' INDICE DELLA PARTE SECONDA DEL TOMO SECONDO